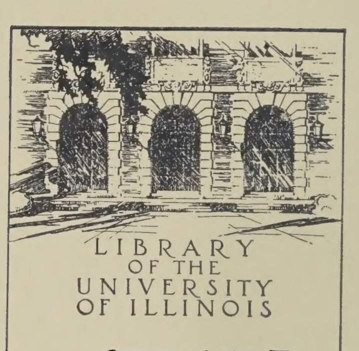


Секретно.

СБОРНИКЪ

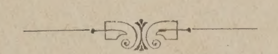
ГЕОГРАФИЧЕСКИХЪ, ТОПОГРАФИЧЕСКИХЪ и СТАТИСТИЧЕСКИХЪ

МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

ВЫПУСКЪ XLIX.

Вопросъ о Малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогахъ **Н. Чарыкова**. Желѣзнодорожныя концессіи въ Азіятской Турціи **Максимова**. Дорога изъ Казвина черезъ Рештъ, Ардебиль, Зенджанъ обратно въ Казвинъ. Дислокація персидской арміи и состояніе Тавризскаго гарнизона Гв. Поручика **Блюмера**. Прибрежное пространство между Астарою и Энзели Г. Ш. Подполковника **Коссаговскаго**. Персидская армія, по отзыву компетентнаго лица. Путешествіе Поручика **Вогана** по Восточной Персіи. Отчетъ генерала **Гордона** о его путешествіи изъ Тегерана на р. Карунъ. Высшее гражданское и военное управленіе Индіи.

ИЗДАНІЕ ВОЕННО-УЧЕНАГО КОМИТЕТА ГЛАВНАГО ШТАБА.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Военная типографія (въ зданіи Главнаго Штаба).
1891.

СБОРНИКЪ МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

ВЫП. I. Записки о Маньчжуріи Полковника **Барабаша и Матюнина**. Соображенія о возможной войнѣ съ Китаемъ и разборъ пограничныхъ районовъ **Пржевальскаго.** Маршруты на Пекинъ Поручика **Евтюгина** и Губернскаго Секретаря **Ванина.**

ВЫП. II. Военное обозрѣніе восточной пограничной полосы Семирѣченской области Капитановъ **Тихменева и Пославскаго.**

ВЫП. III. Вооруженныя силы Китая и Японіи Подполковника **Бутакова.**

ВЫП. IV. Нынѣшнее состояніе персидской арміи (1877 г.) Г.-М. **Франкини.** Очеркъ вооруженныхъ силъ въ Персіи въ 1883 г.: 1) Историческое введеніе и 2) Составъ населенія по племенамъ и провинціямъ Подполковника **Колюбакина.** Географическое описаніе Сиріи Г.-М. **Зеленого.**

ВЫП. V. Поѣздка по Бухарскимъ и Афганскимъ владѣніямъ (1877 г.) Полковника **Матвѣева.** Поѣздка изъ Самарканда черезъ Афганистанъ въ Гератъ Полковника **Гродекова.** Записка о путяхъ изъ Закаспійскаго края въ Гератъ Г.-М. **Гродекова.** Записка объ обозахъ для войскъ Туркестанскаго округа Г.-М. **Куропаткина.**

ВЫП. VI. Инженера **П. М. Лессара:** 1) Пути изъ Асхабада къ Герату 1882 г. 2) Распредѣленіе водъ Келата и Дерегеза между этими ханствами и Атекомъ; 3) Мервскіе ханы; положеніе Мерва и Атека въ 1881 г., и 4) Пески Кара-Кумъ, пути сообщенія Закаспійской области съ Хивою, Мервомъ и Бухарою 1883 г. Барона **Бенуа-Мэшена.** Записка о Мервскихъ туркменахъ 1873 г. Поручика **Калитина.** Пути между Текинскимъ и Хивинскимъ оазисами 1881 г. Хорунжаго **Соколова.** Дорога изъ Асхабада въ Мервъ 1882 г. и Прапорщика **Хабалова.** Дорога отъ Кахка черезъ Тезе-Дербентъ и Серахсъ на Муссинъ-абадъ.

ВЫП. VII. Топографическое описаніе пути по С.-З. Монголіи **Орлова,** 1879 г. Извлеченіе изъ отчета о поѣздкѣ въ Нингуту и маршрутъ въ Нингуту **Матюнина,** 1878 г. Поѣздка черезъ Нингуту въ Хунчунъ **Матюнина** и **Тарновскаго,** 1881 г. Поѣздка въ Хунчунъ **Лейденіуса, Косторскаго** и **Головина.** Путь отъ Екатерино-Никольскаго до Сунгари **Зборовскаго,** 1881 г. Записка о Китаѣ, **Шулыгина,** 1882 г. Поѣздка въ Цицикаръ **Малевича,** 1863 г. Ст. Цурухайтуйско-Айгунскій путь бр. **Бутиныхъ,** 1881 г. Дорога отъ ст. Видной до перевала между верховьями р.р. Норы и Серахина **Мельницкаго.** Успѣхи техники въ Китаѣ 1882 г. (переводъ съ англійскаго).

ВЫП. VIII. Обзоръ войнъ, веденныхъ европейцами противъ Китая съ 1840—42, 1856—58, 1859 и 1860 гг. Г.-Ш. Подп. **Бутакова** и Кап. бар. **Тизенгаузена.**

ВЫП. IX. Свѣдѣнія о пути въ Среднюю Азію, черезъ Мертвый Култукъ, по Усть-Урту и Аму-Дарьѣ.

ВЫП. X. Очеркъ экспедиціи Г.-Ш. Кап. **Путята** въ Памиръ, Сарыколъ, Ваханъ и Шугнанъ 1883 г. Рекогносцировка равнинной части Бухарскаго ханства 1883 г. Г.-Ш. Капитана **Архипова. Форсита** миссія въ Яркендъ 1873 г. Англій-

скіе маршруты отъ Инда къ Келату и Кветтѣ 1878 г. Историческая замѣтка о Меймене. Свѣдѣнія о Зап. Белуджистанѣ.

ВЫП. XI. Очеркъ вооруженныхъ силъ Персіи въ 1883 г. (Продолженіе.) Населеніе Хорасана съ Сеистаномъ и Кухистаномъ Г.-Ш. Подп. **Колюбакина** — Современная персидская артиллерія (1883 года). Кап. **Кублицкаго**.—Возстаніе Абейдъ-Уллы въ 1880 г. **К. П. Камасаракана** —Донесенія **Диксона** о дорогахъ въ Персіи. Геогр. замѣтки **Вильсона** о Малой Азіи.

ВЫП. XII. Срединное государство **Вильямса**. Дунгане по **Беллю** и **Рихтгофену**. Свѣдѣнія о Кореѣ, заимствованныя изъ статьи **Плошю** и **Карлса**. Біографія Ли-Хунъ-Чанга. Желѣзныя дороги и телеграфы въ Китаѣ. Перемѣны въ вооруженныхъ силахъ и военныя приготовленія Китая. Новое устройство Тяньшаньскаго края.

ВЫП. XIII. Юго-западная Туркменія 1884 г. **П. М. Лессара**. Описаніе поѣздки по берегамъ Теджена-Герригуда 1884 г. **Н. В. Чарыкова**. Поѣздка Сипехсаляри-азама въ Келатъ въ 1881 г.

ВЫП. XIV. Корея **Грифиса**. Китайскія войска и военные классики **бар. Контансона**. Замѣтки китайскаго офицера о Китаѣ. Вооруженныя силы Китая. Мобилизація китайской арміи. Укрѣпленія р. Пейхо. Движеніе населенія въ Китаѣ. Нов. французскія сочиненія о Китаѣ. Вооруженныя силы Японіи **Бугуена**, часть I. Поѣздка изъ Благовѣщенска въ Цицикаръ въ 1884 г. **Евтюгинъ**.

ВЫП. XV. Путь отъ залива Цесаревичъ чрезъ Усть-Уртъ до Кунграда 1884 **Бѣлявскаго**. Путь отъ Кизилъ-Арвата черезъ Игды въ Петро-Александровскъ 1884 **Гедеонова**. Путь изъ Петро-Александровска въ Мервъ и описаніе Аму-Дарьи до Чарджуя **Андреева**. Записка о рѣкѣ Атрекъ **Макарова**. Очеркъ Закаспійской области 1885 **Мейера**. Пути, подлежащіе улучшенію въ интересахъ русской торговли въ бухарскихъ владѣніяхъ, **Чарыкова**. Афганистанъ и афганскій Туркестанъ изъ британской энциклопедіи. Ханство Кундузъ. Замѣтка о с.-з. пограничной полосѣ Афганистана.

ВЫП. XVI. Осада Герата въ 1837—38 г. и нов. свѣдѣнія о Гератѣ. Извлеченіе изъ сочиненія **Ханыкова** о южн. части Ср. Азіи. Положеніе дѣлъ въ Ср. Азіи по франц. источникамъ. Поѣздка **Таирова** изъ Серахса въ Мешедъ 1885 г. Путешествія **бар. Бенуа-Мешэна** черезъ Туркестанъ и **де Мальи-Шалона** по Маньчжуріи. Англійская пограничная коммисія въ Афганистанѣ. Хозяйственное положеніе Индіи въ 1883 г. Сѣв.-зап. граница Индіи. Войска полунезависимыхъ владѣній въ Индіи. Походъ Александра Македонскаго въ Индію и Персію. Проектъ Наполеона о покореніи Индіи.

ВЫП. XVII. Торговое и экономическое положеніе Кореи. Китайскій прогрессъ профессора **Васильева**. Политико-экономическое состояніе Японіи 1884 г. **барона Шлиппенбаха**. Донесеніе австр. консула въ Токіо 1881 г. Извлеченіе изъ China Review за 1872—74 г. Вооруженныя силы Китая и Японіи по Löbel's Jahresbericht 1885 г.

ВЫП. XVIII. Военныя, политическія и экономическія свѣдѣнія о западномъ Китаѣ за 1884 г. Государственное и хозяйственное положеніе Китая и спеціально Шанхая въ 1880 г. австро-венгерскаго Консула **Лебидаръ**. Вооруженныя силы Японіи **Капитана Бугуена**. Часть II. Отчетъ русскаго консула въ Фучжоу за 1884 г. **Н. Шуйскаго**. Извлеченіе изъ донесеній англійскихъ дипломатическихъ и консульскихъ агентовъ изъ Японіи.

ВЫП. XIX. Извлеченіе изъ сочиненія Фёрса о военномъ обозѣ. Ливанъ и Ливанцы. **К. Д. Петковича**. Маршрутъ изъ Эрзерума въ Мосулъ, Кол. Ассес. **Карцова**, 1883 года.

ВЫП. XX. Донесеніе **Н. Пѣшкова** о работахъ по сооруженію путей въ различ-

ныхъ виляетахъ Турецкой Имперіи 1884. Извлеченіе изъ донесеній австрійскихъ консуловъ въ Малой Азіи за 1883 г. Географическія замѣтки афганской пограничной коммисіи. **Гольдича.** Донесенія **Диксона** и **Росса** о Персіи. Индія по Британской Энциклопедіи.

ВЫП. XXI. Интендантскія свѣдѣнія о Бухарѣ 1885 г. **Гинтылло.** Рекогносцировка бухарскихъ владѣній **Петрова** 1884 и 1885 г. Введеніе русскаго управленія въ Атекѣ. **Кузьмина-Караваева** 1885 г. Долина Герата и персидская граница отъ Герируда до Сеистана **Стюарта** 1885. Рѣки Пенджаба **Маклагана.** Бирма и бирманцы **Колкухуна** 1886. Бирма, послѣднее присоединеніе Индійской имперіи 1886 г.

ВЫП. XXII. Отчетъ о Кашгаріи **Петровскаго.** Состояніе Монголіи **Шишмарева.** Очеркъ Кореи **Князя Дадешкаліани.** Запретная страна **Опперта.** Сухопутныя и морскія силы Китая **Дариль.** Тактика китайцевъ въ Тонкинѣ. Свѣдѣнія о Китаѣ изъ донесеній американскихъ консуловъ. Докладъ Чжанъ-Чжи-дуна генералъ-губернатора Кантона, о необходимыхъ преобразованіяхъ.

ВЫП. XXIII. Проекты экспедицій въ Индію, предложенныхъ Наполеономъ Бонапарте императорамъ Павлу и Александру I въ 1800 и въ 1807—1808 г.г., Г. Ш. Подполковника **Баторскаго.** Записка о возможности осуществленія Россіею экспедиціи въ Индію **Пл. Чихачева.** Донесеніе **Андреини** о состояніи промышленности и торговли въ Персіи.—Маршрутныя описанія путей между Асхабадомъ и Мешхедомъ. Г. Ш. Полковника **Ю. Д. Мельницкаго.**

ВЫП. XXIV. О современномъ состояніи вооруженныхъ силъ Китая въ Тарбагатайской и Илійской областяхъ. **Г. М. Щетинина.** 1885 г. Современное состояніе вооруженныхъ силъ въ Восточномъ Туркестанѣ Капитана **Галкина.** 1885 г. Отчетъ генерала **Ли-Пао** (Паули) о состояніи войскъ въ Тянзинѣ и укрѣпленій Таку и Петанга. Проектъ преподаванія и внутренняго порядка въ военныхъ школахъ. Планъ обороны Пекина (переводъ съ нѣмецкаго). Реорганизація китайской арміи и флота (изъ ежегодника Лебеля).

ВЫП. XXV. Письма изъ Персіи 1885—86 г. **Е. Бѣлозерскаго.** Дополнительныя свѣдѣнія о пути въ Среднюю Азію отъ залива Цесаревича, по Усть-Урту и Аму-Дарьѣ 1885 г. Полк. **Бѣлявскаго.** Статистическія свѣдѣнія о провинціяхъ Гилянъ и Шахрудъ-Бастамъ 1879 — 81 г.г., сообщенныя **И. А. Зиновьевымъ.** Очеркъ бухарскихъ владѣній на лѣвомъ берегу р. Пянджа 1886 г. Г. Ш. Кап. **Покотило.** Краткія статистическія свѣдѣнія о племенахъ эрсари, обитающихъ лѣвый берегъ Аму-Дарьи отъ сел. Боссаги до Чарджуя, 1886 г. Г. Ш. Кап. **Комарова.**

ВЫП. XXVI. Извлеченіе изъ соч. датскаго Полк. **Хоскіера** о путешествіи въ Китай, Японію и Индію. Извлеченіе изъ датскаго соч. мандарина **Хеннингсена** о Небесной Имперіи 1887 г. Поѣздка въ Маньчжурію, къ горамъ Пейшанъ и верховьямъ р. Сунгари. Краткій очеркъ Кореи Г. Ш. Кап. **Калнина.** Военно-статистическое описаніе русско-китайской границы, по р. Аргуни отъ озера Далай-Нора до Усть-Стрѣлки 1881—82 г. Маіора **Овсяного.** Матеріалы къ изученію Уссурійскаго края Г. Ш. Подполк. **Надарова.** Сонъ и пробужденіе Китая. Маркиза **Тзенга** 1887 г. Отчетъ по командировкѣ на Командорскіе острова 1884—85 г. Г. Ш. Подполк. **Волошинова.**

ВЫП. XXVII. Сѣверно-Уссурійскій край **Надарова.** Поѣздка на Сахалинъ въ 1885—86 гг. **Гарнака.** Объ отношеніяхъ европейцевъ къ Китаю **Позднѣева.** Торговля Франціи съ Китаемъ и Японіею съ 1880 по 1885 г. **Барона Тизенгаузена.**

ВЫП. XXVIII. Чжунгарія, Военно-Статистическій очеркъ Г. Ш. Полковника **Л. Ѳ. Костенко.** Съ 6-ю приложеніями и картою.

ВЫП. XXIX. Свѣдѣнія о Кафиристанѣ **Лессара**; извлеченіе изъ путешествія Хедина черезъ Персію, Месопотамію, Кавказъ. Часть I. Новая афганская граница **Риджвея**. Статистическія данныя о Закаспійской области **Ю. Мельницкаго**. Маршрутъ Іета отъ Герата до Мешхеда. Вооруженныя силы Персіи по ежегоднику **Лебеля**.

ВЫП. XXX. Условія и способы, обезпечивающіе успѣхъ столкновенія съ Китаемъ, **Барабаша**. Желѣзныя дороги будущаго въ Китаѣ **Крейтнера**. Проектъ организаціи въ Китаѣ арміи и флота **Денна**. Долонъ-норъ **Позднѣева**. Военныя и техническія школы въ Тяньзинѣ. Вооруженныя силы Китая по Löbel's Jahresbericht 1887 г. Путешествіе по Китайск. Туркестану и сѣверной границѣ Тибета, **Кэри**. Маршрутъ отъ Кобдо до Сучжоу **Васенева**.

ВЫП. XXXI. Матеріалы для военно-статистическаго обзора Приамурскаго военнаго округа и Маньчжуріи. Г. Ш. Полковника **Назарова**. Военно-статистическій очеркъ Амурской области. Отдѣлъ I. Свѣдѣнія географическія и топографическія (съ приложеніемъ дѣйствующихъ нынѣ трактатовъ съ Китаемъ).

ВЫП. XXXII. Войска сѣв. Китая, на которыя распространились преобразованія. Описаніе порта Артуръ (Лушунь-коу). Очеркъ Губейкоусскаго прохода. Путешествіе на сѣв. и вост. отъ Пекина. Отчетъ Фульфорда о семимѣсячномъ путешествіи по Маньчжуріи. Свѣдѣнія о Маньчжуріи, собранныя штабомъ Приамурскаго округа. Описаніе части Амурской области между р.р. Буреею и Амгуньею **Кн. Дадешкаліани**. Какъ путешествовать **Н. М. Пржевальскаго**. Отчетъ о торговлѣ Китая за 1885 г. и описаніе главнѣйшихъ китайскихъ портовъ **Хаса**.

ВЫП. XXXIII. Современное состояніе торговли Бухары **В. Клема**. Краткое статистическое описаніе Каратегина Г. Ш. Капитана **Васильева**. Белуджистанъ и новая индійская провинція **Торнтона**. Черезъ Персію. Месопотамію и Кавказъ Хедина, часть II.

ВЫП. XXXIV. Числительность и дислокація китайской арміи за 1884 г. съ добавленіемъ формированій 1885, 1886 и 1887 г. Описаніе пути отъ Старо-Цурухайтуевскаго караула до Пекина вдоль западнаго склона Бол. Хингана. Г. Ш. Полковвника **Гарнака** 1887 г. Описаніе пути отъ Благовѣщенска черезъ Цицикаръ на Си-Фынь-Кхоу въ Пекинъ. Г. Ш. Капитана **Ресина**.

ВЫП. XXXV. Очеркъ состоянія вооруженныхъ силъ Китая въ сопредѣльныхъ съ Россіею областяхъ Чжунгаріи и Восточнаго Туркестана. 1887 г. Г. Ш. Капитана **Галкина**. Краткое описаніе Ферганы. 1886 г. Г. Ш. Капитана **Трусова**. Краткій военно-топографическій обзоръ юго-восточной части Ферганской области. 1886 г. Г. Ш. Подполковника **Смирнова**. Санитарныя замѣтки по поводу полевой поѣздки на Алай. 1886 г. Ст. Совѣт. Хирурга **Андреева**.

ВЫП. XXXVI. Краткій очеркъ Бухары. Г.-Ш. Полковника **Матвѣева**. Кухистанъ съ сѣверною частью Гиссарскаго бекства. Г.-Ш. Капитана **Лиліенталя**. Описаніе пути отъ г. Ходжента чрезъ перевалъ (Янги-Сабакъ) въ долину Зеравшана и далѣе Самарканда. Г.-Ш. Капитана князя **Бегильдеева**. Рекогносцировка пути по Шахрисябсу. Г.-Ш. Капитана **Трусова**. Рекогносцировка путей черезъ Джамскій перевалъ на Карши и Гусаръ. Г.-Ш. Полковника **Еврейнова**. Путешествіе по Средней Азіи изъ Маньчжуріи и Пекина въ Кашміръ черезъ проходъ Мустагъ. Поручика **Юнгхусбенда**.

ВЫП. XXXVII. Опытъ военно-статистическаго очерка Монголіи. Ген.-Шт. Полковника **А. А. Баторскаго**. Съ 4 приложеніями и 2 картами. Часть I.

ВЫП. XXXVIII. О поѣздкѣ по Маньчжуріи черезъ Инкоу, Мукденъ, Гиринъ, Лалинъ, Ашихо, Пайенсусу, Сань-Синъ, Нингуту, Хунчунъ во Владиво-

стокъ 1888 г. Ген.-Шт. Полковника **Путята.** Дневникъ **П. М. Долоткевича** на пути пѣшкомъ изъ Сеула въ Посьетъ черезъ сѣверную Корею 1885—86 г.

ВЫП. XXXIX. Генеральнаго Штаба Полковника **Путята.** Вооруженныя силы Китая и принципы военнаго искусства въ толкованіи древнихъ китайскихъ полководцевъ. Береговая оборона Кантона 1886 года. Замѣтки о портѣ Артуръ. Свѣдѣнія о китайскихъ войскахъ въ Хунчунѣ 1888 года.

ВЫП. XL. Русско-персидская граница между Закаспійскою областью и Хорасаномъ Генеральнаго Штаба Полковника **Кузьмина-Короваева.** Описаніе пути изъ Тегерана въ Бендеръ-Буширъ и поѣздка въ Мазандеранъ гв. Поручика **Блюмера.** Краткій очеркъ Белуджистана. Краткій очеркъ Гештадана.

ВЫП. XLI. **П. М. Лессара.** Военныя пути сообщенія по Индо-Афганской границѣ. Ген. шт. Полковника **Путята:** Жел.-дор. вопросъ въ Китаѣ. Походы родоначальниковъ Дай-цинской династіи. О высшихъ государственныхъ инстанціяхъ въ Китаѣ. Положеніе о сѣверной эскадрѣ. Оборона Янъ-цзыцзяны. Подполковника **Соколовскаго.** Состояніе Китайскихъ войскъ. Хунчунскаго раіона 1889 г. Генер. Шт. Подполковника **Вебеля.** Поѣздка въ Корею 1889 г.

ВЫП. XLII. Генер. Шт. Полковника **Путята.** Совмѣстное маневрированіе различныхъ родовъ оружія старыхъ китайскихъ категорій. Китайскій бюджетъ. Запрещеніе китайцамъ селиться на маньчжурскихъ земляхъ; желѣзныя дороги Тяньцзинъ - Тунджео и маньчжурская. Состояніе Хейлунцзянской провинціи. **Бсль.** Большой средне-азіатскій торговый путь изъ Пекина въ Кашгарію. **Рубиновъ.** Поѣздка по р. Сунгари до Сань-Сина. Персидская армія (переводъ съ англійскаго).

ВЫП. XLIII. Оборона Индіи. **Макъ-Грегора.** Часть I.

ВЫП. XLIV. Оборона Индіи. **Макъ-Грегора.** Часть II.

ВЫП. XLV. **Берновъ.** Поѣздка по Монголіи и Маньчжуріи 1889 г. **Рагоза.** Посьетскій участокъ. **Путята.** Очеркъ китайскаго военнаго хозяйства. Дислокація войскъ Западнаго Китая. Очеркъ китайской жизни. Англо-афганская желѣзная дорога.

ВЫП. XLVI. **Белль.** Оборона Индіи; взглядъ германца на оборону Индіи; замѣтка о сѣв.-западной научной границѣ Индіи. **Юнгъ.** Пенджабъ. **Стрѣльбицкій.** Поѣздка по восточному Хоросану въ 1890 г.

ВЫП. XLVII. **Бухара.** Подполковника **Пославскаго.** Свѣдѣнія о городахъ Афганистана. Путешествіе сэра **Р. Сандемана** по южному Белуджистану. Часть I; Англо-русскій вопросъ въ Азіи и оборона Индіи.

ВЫП. XLVIII. **Монголія.** Опытъ военно-статистическаго очерка. Командира 2-го драгунскаго С.-Петербургскаго Генералъ-Фельдмаршала Князя Меншикова полка **А. А. Баторскаго.** Съ приложеніемъ 41 маршрута и 2 картъ. Часть II.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ВОПРОСЪ О МАЛОАЗІЯТСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

Н. В. Чарыкова.

Историческій очеркъ.

Вопросъ о малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогахъ—не новый. Онъ возникъ еще до прорытія Суэзскаго канала и, находясь въ связи съ послѣдовавшимъ за Крымскою войною приливомъ въ Турцію европейскихъ капиталовъ и предпринимателей, былъ первоначально возбужденъ англичанами въ качествѣ составной части общаго вопроса объ установленіи возможно прямаго пароваго транзитнаго пути изъ Европы въ Индію.

Первые проекты англійскихъ изслѣдователей, во главѣ коихъ находился извѣстный сэръ Генри Роулинсонъ, имѣли въ виду лишь возможныя соединенія желѣзными дорогами Средиземнаго и Чернаго моря съ одной стороны и персидскаго залива съ другой, т. е. линіи, которыя отъ Трапезонда, или какого либо другаго пункта на берегу Чернаго моря, идя вдоль долины Тигра или Евфрата, соединили бы его съ Персидскимъ заливомъ, или-же линіи, которыя отъ Константинополя, т. е. отъ Скутари, пересѣкали бы по діагонали всю Малую Азію, или-же, наконецъ, начиная отъ одной изъ наиболѣе удобныхъ гаваней Сирійскаго прибрежья Средиземнаго моря, также вдоль Тигра или Евфрата, черезъ Багдадъ, вели-бы къ берегамъ Персидскаго залива.

Впослѣдствіи предположенія эти развились въ проекты непрерывныхъ желѣзнодорожныхъ линій изъ Европы въ Индію черезъ Персію и Афганистанъ или Белуджистанъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ было намѣчено множество линій желѣзныхъ дорогъ, долженствующихъ покрыть цѣлою сѣтью Малую Азію [1]).

[1]) См. «Азія, проектированныя въ ней желѣзныя дороги и ея каменноугольныя богатства, по Гохштетеру составилъ и дополнилъ А. Кеппенъ, горный инженеръ; съ 2-мя картами. С.-Петербургъ 1877»; стр. 22, 23.

Вслѣдъ за англичанами разработкою различныхъ проектовъ Индо-Европейскаго желѣзнодорожнаго сообщенія занялись французскіе, австрійскіе и германскіе ученые и капиталисты. Ближайшее ознакомленіе съ мѣстными условіями и неудача, которую потерпѣло основанное въ 1872 году предпріятіе персидскихъ желѣзныхъ дорогъ барона Рейтера, привели изслѣдователей этихъ къ заключенію, что къ постройкѣ линій желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи и Персіи встрѣчались непреодолимыя препятствія со стороны тогдашняго состоянія Оттоманской имперіи и тогдашняго отношенія къ этому дѣлу шахскаго правительства. Въ виду этого возникли и подверглись теоретической разработкѣ различные проекты направленія индо-европейскаго транзита черезъ Россію. Изъ проектовъ этихъ наиболѣе извѣстны: проектъ Лессепса и Коттара (недавняго соискателя Самсунъ-Сивасской линіи) относительно желѣзной дороги черезъ Оренбургъ въ Пешаверъ; австрійскаго ученаго Гохштетера—русской среднеазіятской кольцеобразной желѣзной дороги, и русскій проектъ желѣзной дороги отъ Владикавказа на Тифлисъ, Джульфу, Тавризъ, Міана, Тегеранъ, а оттуда—или въ Бендераббасъ, или-же непосредственно на соединеніе съ индійскою желѣзнодорожною сѣтью черезъ Кандагаръ въ Шикарпуръ. Какъ извѣстно, въ 1874 году даже велись генераломъ Фалкенгагеномъ въ Тегеранѣ переговоры о дарованіи концессіи на постройку желѣзной дороги отъ Джульфы до Тавриза [1]).

Практически дѣло постройки желѣзныхъ дорогъ, совершенно остановившееся въ Персіи, подвигалось въ Турціи весьма туго, хотя еще въ 1856 году для завѣдыванія путями сообщенія было учреждено въ Константинополѣ особое министерство публичныхъ работъ. Постепенно были выстроены англичанами первыя желѣзнодорожныя линіи въ Малой Азіи отъ Смирны въ Айдинъ [2]) и отъ

Построенныя, строющіяся и проектированныя въ Малой Азіи желѣзныя дороги изображены, по довѣрительнымъ турецкимъ источникамъ, на прилагаемой картѣ, гдѣ указано лишь общее направленіе линій, проекты коихъ были до настоящаго времени разсмотрѣны турецкимъ правительствомъ.

[1]) Ibidem, стр. 27.

[2]) Концессія подписана 1-го августа 1853 г.

Смирны-же на Кассабу (через Магнезію) [1]). Эти линіи были затѣмъ продолжены внутрь страны до городовъ Динера и Алашехра, съ нѣсколькими вѣтвями, и тотчасъ стали прекрасно работать. Въ 1872 году построена средствами турецкой казны линія отъ Константинополя (станція Хайдаръ-Паша на азіятскомъ берегу Босфора) къ Измиду. Эта линія, обошедшаяся очень дорого, была, послѣ нѣсколькихъ лѣтъ правительственной эксплоатаціи, передана англо-австрійскому обществу Зеефельдера, а въ 1888 году продана германскому „Deutsche Bank" съ правомъ нынѣ-же довести линію до Ангоры и съ преимущественнымъ правомъ на продолженіе дороги до Багдада. Измидская дорога также даетъ хорошій доходъ. Наконецъ, въ 1885 году построена англійскою компаніей, безъ правительственной гарантіи, коротенькая линія отъ Мерсины до Аданы. Эта дорога работаетъ слабо, такъ какъ она слишкомъ мало углубляется внутрь страны и не можетъ успѣшно конкурировать съ караванной перевозкой [2]).

Причина, почему постройка желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи подвигалась до послѣдняго времени весьма медленно и почему, несмотря на очевидную выгодность подобныхъ предпріятій, онѣ мало привлекали европейскіе капиталы, заключается главнымъ образомъ въ упомянутомъ выше внутреннемъ положеніи турецкаго государства, не представлявшемъ никакого обезпеченія для капиталистовъ ни отъ произвола высшихъ и низшихъ чиновъ турецкой администраціи, ни по отношенію къ исправной уплатѣ обѣщанной правительствомъ гарантіи. Примѣръ компаніи барона Гирша, коей была дана въ 1874 году концессія на постройку желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Турціи, показалъ въ какихъ неблагопріятныхъ нравственныхъ условіяхъ находилось желѣзнодорожное дѣло въ Турціи.

Однако эти практическія затрудненія не препятствовали продолженію теоретической разработки малоазіятскихъ желѣзнодо-

---

[1]) Концессія подписана 23-го сентября 1856 г. и дополнена $^{11}/_{23}$ марта 1861 г., въ іюнѣ 1863 г. и въ октябрѣ 1866 г.

[2]) Подробное изложеніе исторіи выдачи малоазіятскихъ желѣзнодорожныхъ концессій и условій ихъ содержится въ секретной запискѣ 2-го драгомана императорскаго посольства Максимова отъ сего числа.

рожныхъ вопросовъ, и когда, послѣ войны 1878, Турція очутилась на краю погибели, ея тогдашніе главные покровители и совѣтники—англичане не замедлили обратить серіозное вниманіе нынѣ правящаго султана на постройку желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи, какъ на одно изъ существенныхъ средствъ къ экономическому и политическому возрожденію его имперіи.

Въ запискѣ, представленной въ іюлѣ 1878 года султану великобританскимъ посломъ въ Константинополѣ сэръ Генри Лэярдомъ, въ коей правительство королевы, опираясь на только-что заключенную 4 іюня кипрскую конвенцію, преподавало Абдулъ-гамиду совѣты о настоятельно необходимыхъ реформахъ въ управленіи Турціи. Посолъ, по разсматриваемому вопросу, излагалъ слѣдующее:

Обращаясь къ финансовому и экономическому положенію Турціи, Лэярдъ прежде всего совѣтуетъ султану возложить основательное изслѣдованіе этого положенія на независимую и снабженную обширнѣйшими полномочіями коммиссію изъ опытныхъ европейцевъ (подразумѣваются—англичане), и поручить безъ замедленія таковымъ-же лицамъ надзоръ за таможнями въ Константинополѣ, Смирнѣ, Салоникахъ, Бейрутѣ и иныхъ важныхъ портовыхъ городахъ, съ неограниченнымъ правомъ вводить нужныя реформы. Затѣмъ посолъ рекомендуетъ установленіе возможно скораго соглашенія съ бондгольдерами, дабы возстановить кредитъ Турціи и дать ей возможность избавиться отъ необходимости занимать деньги подъ чрезмѣрные проценты у Галатскихъ банкировъ и совершить на выгодныхъ условіяхъ заемъ, необходимый ей для предпринятія производительныхъ общественныхъ сооруженій, урегулированія бумажнаго денежнаго обращенія и общаго упорядоченія финансоваго положенія имперіи.

Далѣе Лэярдъ напоминаетъ султану, что на его вопросъ: вѣритъ-ли, по совѣсти, посолъ, что Турція можетъ оправиться отъ ея настоящихъ финансовыхъ затрудненій,—Лэярдъ, не колеблясь, отвѣчалъ утвердительно, указывая на то, что азіятская Турція включаетъ въ себѣ мѣстности, которыя въ прежнее время были наиболѣе богатыми и производительными странами міра. Для возстановленія былаго процвѣтанія этихъ областей необходима лишь

добросовѣстная администрація („a just government“), привлеченіе европейскихъ капиталовъ и техниковъ и всяческое поощреніе иностранной и туземной промышленной предпріимчивости. Для ознакомленія-же съ дѣйствительными экономическими нуждами своихъ азіятскихъ владѣній, султану надлежитъ учредить коммиссію изъ компетентныхъ европейцевъ (англичанъ). Особаго вниманія заслуживаютъ: долина Тигра и Евфрата (Arabistan) и Малая Азія (Anatolia). Какъ успѣшно можетъ совершиться возрожденіе первой, видно уже изъ того улучшенія, которое обнаружилось за послѣдніе года въ торговлѣ Багдада, вслѣдствіе открытія плаванія турецкихъ и англійскихъ пароходовъ по Тигру. (Евфратъ на нижнемъ теченіи своемъ теперь не судоходенъ). Даже за послѣдніе мѣсяцы торговля эта оживилась благодаря открытію новаго европейскаго транзитнаго пути въ Персію и Среднюю Азію вслѣдствіе прекращенія, на время русско-турецкой войны, движенія черезъ Требизондъ и Эрзерумъ.

„Изъ числа общественныхъ сооруженій, необходимыхъ для полнаго развитія богатствъ Анатоліи и Арабистана“, продолжаетъ Лэярдъ, „самымъ важнымъ является желѣзная дорога, которая соединила-бы столицу вашего величества съ Багдадомъ и затѣмъ съ Персидскимъ заливомъ.

„Эта дорога была-бы одинаково выгодна для обѣихъ провинцій“.

„Въ Анатоліи вашему величеству принадлежатъ территоріи, богатыя рудою, лѣсомъ и сельско-хозяйственными продуктами. Но Анатолія запущена (neglected) не менѣе Багдадскаго вилаэта. Города, которые процвѣтали при предкахъ вашего величества,—какъ напр. Конія,—теперь почти въ развалинахъ. Прямые и удобные пути сообщенія со столицей и Европой способствовали-бы возстановленію ихъ прежняго процвѣтанія, давъ сильный толчекъ торговлѣ. Желѣзная дорога, которая прошла-бы черезъ богатыя мѣстности къ востоку отъ Тигра и связала-бы города: Діарбекиръ, Мардинъ, Арбеллы и др., открыла-бы страну для торговли и привлекла-бы осѣдлое и трудолюбивое населеніе въ округа нынѣ пустующіе. Желѣзная дорога, подобная предположенной мною, составила-бы центральную артерію собщеній чрезъ азіятскія владѣнія вашего величества и могла-бы быть соединена вѣтвями съ

Сиріей и восточнымъ и сѣверо-восточнымъ прибрежьемъ Средиземнаго моря и стала бы такимъ образомъ тѣмъ прямымъ мѣстнымъ путемъ въ Индію, который, будучи столь важнымъ для Англіи, будетъ имѣть едва-ли меньшую политическую и торговую цѣнность для Турціи. Я имѣю основаніе вѣрить, что англійскіе капиталисты, во главѣ коихъ находятся люди съ наивысшей репутаціей и положеніемъ, серіозно желающіе добра вашему величеству, готовы предпринять это великое дѣло".

„Политическія и торговыя выгоды, проистекающія для Турціи отъ обладанія однимъ изъ путей, по коимъ возможно сообщеніе съ Индией (one of the alternative routes to India),—очевидны".

„Этотъ путь долженъ быть выгоденъ главнымъ образомъ для и Англіи, въ ея интересахъ будетъ, чтобы страна, черезъ которую путь этотъ пролегаетъ, принадлежала сильной, независимой и дружественной державѣ. Поэтому Англія, въ качествѣ союзницы Турціи, будетъ готова защищать путь этотъ отъ враговъ Турціи. Съ этою спеціальною цѣлью и заключена съ вашимъ величествомъ конвенція 4 іюня [1])".

Эта записка не имѣла тѣхъ результатовъ, на которые могъ надѣяться великобританскій посолъ. Въ отвѣтной нотѣ Порта заявила только о своей готовности допустить иностранцевъ въ качествѣ инструкторовъ, или инспекторовъ, по вопросу-же о несмѣняемости судей и генералъ-губернаторовъ она высказалась еще болѣе уклончиво. Какъ извѣстно, черезъ нѣкоторое время произошло паденіе кабинета Биконсфильда и замѣна его болѣе умѣреннымъ министерствомъ Гладстона, англійскіе офицеры и военные консула были отозваны изъ Малой Азіи, начались египетскія

[1]) Въ этой запискѣ Лэярдъ сверхъ того, между прочимъ, совѣтуетъ: организовать жандармерію подъ командою англійскихъ офицеровъ, произвести судебную реформу при помощи англо-индійскихъ юристовъ, ввести несмѣняемыхъ судей и рѣже мѣнять генералъ-губернаторовъ и допустить европейцевъ къ высшимъ государственнымъ должностямъ, съ правомъ дѣйствовать строго и независимо. Этимъ послѣднимъ путемъ будто бы Россія достигла своего теперешняго могущества. Кромѣ постройки желѣзныхъ дорогъ, Лэярдъ рекомендуетъ также улучшеніе судоходства по Тигру и Евфрату, возстановленіе оросительныхъ каналовъ въ долинахъ этихъ рѣкъ, содѣйствіе вывозу шерсти и содѣйствіе земледѣлію и горному дѣлу.

усложненія и, затѣмъ, послѣдовало новое наступательное движеніе Россіи въ Средней Азіи, отвлекшее вниманіе Англіи къ Афганистану и къ заботѣ о быстромъ укрѣпленіи сѣверо-западной границы Индіи. А тѣмъ временемъ готовностью султана допустить иностранныхъ инструкторовъ и инспекторовъ воспользовалась Германія, и, такимъ образомъ, хотя и съ помощью другой народности, осуществился одинъ изъ пунктовъ англійской противу-русской программы Лэярда. Другая часть этой программы, касавшаяся желѣзныхъ дорогъ, также не прошла безслѣдно. Въ 1880 году министръ публичныхъ работъ Хассанъ-Фехми-паша (нынѣ директоръ управленія таможенныхъ сборовъ и косвенныхъ налоговъ) представилъ великому визирю (тогда имъ былъ „маленькій Саидъ") подробную записку о желѣзныхъ дорогахъ, колесныхъ дорогахъ, каналахъ, портахъ и иныхъ общественныхъ сооруженіяхъ, подлежащихъ постройкѣ въ азіятскихъ владѣніяхъ султана. Эта записка [1]) является почти пересказомъ соображеній Лэярда. Разнится она отъ сихъ послѣднихъ только въ томъ, что, тогда какъ Лэярдъ проектировалъ вести желѣзнодорожную линію Константинополь—Багдадъ по восточному направленію черезъ Діарбекиръ и Мардинъ по долинѣ Тигра,—Хассанъ-Фехми-паша отдаетъ предпочтеніе западному направленію: на Конію, Адану, Алеппо и правымъ берегомъ Евфрата, въ виду того, что эта дорога „болѣе удалена отъ (русской) границы, сообщается съ моремъ черезъ Смирну и Александретскій заливъ и защищена въ наиболѣе открытой части своего протяженія горнымъ хребтомъ Тавра и рѣками Тигра и Евфрата [2])".

Эти два проекта соотвѣтствуютъ двумъ направленіямъ англійской политики въ малоазіятскихъ дѣлахъ. Сторонники активной политики, выразившейся особенно ярко при заключеніи Кипрской конвенціи, желали-бы вести дорогу какъ можно ближе къ русской кавказской границѣ, дабы, въ случаѣ надобности, угрожать спокойствію и безопасности этой русской окраины. Сторонники болѣе осторожной и миролюбивой политики, оттѣнка Гладстона, же-

---

[1]) Отъ $\frac{24 \text{ мая}}{6 \text{ іюня}}$ 1880 года.

[2]) Ibidem, стр. 34.

лали-бы главнымъ образомъ установить линію прямаго сухопутнаго сообщенія съ Индіею, возможно удаленную отъ сферы воздѣйствія России и возможно легко обороняемую со стороны Англіи. Этой цѣли, конечно, лучше всего соотвѣтствуетъ линія, наименѣе удаленная отъ Средиземнаго моря.

Третье направленіе, которое можно назвать „сѣвернымъ" и которое проектировано отъ Константинополя (Измида) на Боли, Амассію, Токатъ и Сивасъ, къ Діарбекиру,—Хассанъ Фехми паша считаетъ слишкомъ доступнымъ нападенію со стороны Чернаго моря. Говорятъ, однако, что этому направленію сочувствуетъ лично султанъ.

Записка Хассана-Фехми-паши отступаетъ еще въ одномъ существенномъ отношеніи отъ предположеній Лэярда. Тогда какъ последній рекомендовалъ султану англійскихъ капиталистовъ для постройки малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ, Хассанъ-Фехми уже высказываетъ мысль, что, для обезпеченія политическихъ интересовъ Турціи, было-бы желательно принять принципъ распредѣленія концессій на общественныя работы по возможности между синдикатами и компаніями различныхъ національностей. Къ этому Хассанъ-Фехми добавляетъ: „à mon sens, l'application de ce principe présente encore un avantage au point de vue de la collectivité des intérêts [1])".

Въ этой новой и весьма интересной тенденціи нельзя не видѣть прежде всего отраженія появленія въ области турецкихъ финансово-экономическихъ дѣлахъ участія Германіи и, затѣмъ, Австріи, а равно и начала новаго фазиса экономической и политической жизни Турціи. Австрія въ это время, съ настойчивостію, обезпечившею ей полный успѣхъ, хлопотала о скорѣйшемъ желѣзнодорожномъ соединеніи Константинополя и Салоникъ, черезъ Болгарію и Сербію, съ австрійскою желѣзнодорожною сѣтью. Вслѣдъ за тѣмъ въ прошломъ году сѣть желѣзныхъ дорогъ въ европейской Турціи барона Гирша перешла въ собственность австрогерманской компаніи, которая имѣетъ,—если не офиціально, то на дѣлѣ,—мѣстопребываніе въ Вѣнѣ. Наконецъ, концессія на по-

---

[1]) Стр. 16-я.

стройку желѣзной дороги въ Македоніи изъ Салоникъ въ Монастырь (Битолію), съ продолженіемъ до Адріатическаго моря, отдана $^{16}/_{28}$ октября 1890 года г. Каула, представителю германскаго банка (Deutsche Bank).

Тогда какъ австрійскіе капиталисты и предприниматели сосредоточиваютъ свою дѣятельность на желѣзныхъ дорогахъ Балканскаго полуострова, Германія, поддерживая Австрію и даже, до извѣстной степени, замѣнивъ ее въ этомъ дѣлѣ, обращаетъ также вниманіе и на естественное продолженіе румелійскихъ желѣзнодорожныхъ линій въ Малой Азіи. Выше было упомянуто о теоретическихъ изслѣдованіяхъ этого предмета, предпринятыхъ австрійскими и германскими учеными. Въ числѣ послѣднихъ особаго вниманія заслуживаетъ трудъ извѣстнаго германскаго инженера—практика г. Пресселя [1]). По имѣющимся свѣдѣніямъ, это изслѣдованіе служитъ основаніемъ для всѣхъ нынѣшнихъ проектовъ малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ. Г. Прессель приходитъ къ заключенію, что постройка желѣзныхъ дорогъ нормальнаго типа между плодородными и богатыми рудою областями Малой Азіи и моремъ—дѣло коммерчески выгодное, и проектируетъ двѣ желѣзнодорожныхъ сѣти: черноморскую въ 597 километровъ—внутрь страны отъ Синопа—и сирійскую въ 496 километровъ—отъ Суэдіе на Биреджикъ (на Евфратѣ), Алеппо и Хомсъ.

Послѣдними концессіями, дарованными турецкимъ правительствомъ въ Малой Азіи, являются: г. Нагельмакерсу на постройку желѣзной дороги отъ Пандермы (на Мраморномъ морѣ) до Коніи, и барону Макару (представителю бельгійской компаніи Кокериль)—на желѣзную дорогу отъ Самсуна до Сиваса съ продолженіемъ до Кесаріи и Юмурталыка [2]) (на Средиземномъ морѣ). Ирадэ, касающійся концессіи барона Макара, вышелъ только на дняхъ.

Изъ этого очерка усматривается, что съ конца 80-хъ годовъ дѣло постройки желѣзныхъ дорогъ въ азіятской Турціи перешло

---

[1]) «Aperçu sur les chemins de fer de la Turquie d'Asie», par M-r Pressel, ingénieur, 1888, съ литографированной картой на нѣмецкомъ языкѣ.

[2]) Юмурталыкъ—одинъ изъ лучшихъ портовъ этой части Средиземнаго моря, но отличается чрезвычайно сильными лихорадками.

въ активный періодъ и стало практически и сравнительно быстро осуществляться.

Какъ же объяснить это явленіе, имѣя въ виду тѣ препятствія, которыя предстояло предварительно одолѣть въ 1878 году, и которыя Лэярдъ, при всемъ своемъ оптимизмѣ, не могъ не считать почти неустранимыми?

Кромѣ причинъ общаго характера, какъ то: извѣстное состояніе европейскаго денежнаго и промышленнаго рынковъ, поиски за болѣе выгодными помѣщеніями для капиталовъ и за рынками для товаровъ, возрастающее вниманіе къ колоніальнымъ предпріятіямъ, состоявшееся прямое желѣзнодорожное соединеніе Константинополя съ Вѣной и Парижемъ, и т. п.,—эти явленія можно объяснить еще слѣдующими мѣстными обстоятельствами:

Дѣйствительно, реформы, представлявшіяся столь необходимыми еще въ 1878 году, не введены и по нынѣ, но за то въ теченіе послѣдняго десятилѣтія Турція вступила въ тотъ новый фазисъ своей экономической и политической жизни, который давно уже обратилъ на себя вниманіе русскаго правительства и который заключается въ постепенномъ переходѣ въ руки западно-европейскихъ правительствъ и капиталистовъ различныхъ отраслей не столько политическаго, сколько финансоваго и экономическаго управленія и быта турецкаго государства.

Послѣ учрежденія оттоманскаго банка (соглашеніе 4 февраля 1863 и 18 февраля 1875 г.), основаннаго на англо-французскіе капиталы, но представляющаго въ настоящее время преимущественно англійскіе интересы,—вторымъ и еще болѣе важнымъ шагомъ въ этомъ направленіи было установленіе, $^{8}/_{20}$ декабря 1881 года, извѣстнаго „управленія бондгольдеровъ“ и затѣмъ общества „Régie“ (табачной монополіи). Управленіе бондгольдеровъ, постепенно расширяя сферу своей дѣятельности, стало играть роль регулятора государственнаго кредита и таможенной политики Турціи и посредника между турецкимъ правительствомъ и капиталистами-предпринимателями. Когда было рѣшено строить желѣзную дорогу между Измидомъ и Ангорой, то и турецкое правительство, и участвовавшіе въ этомъ предпріятіи капиталисты просили управленіе бондгольдеровъ взимать десятинный сборъ,

назначенный служить гарантіей для этой линіи, въ размѣрѣ 147.000 тур. лиръ въ годъ. Эта комбинація оказалась весьма удачною и она же примѣнена къ концессіи македонской желѣзной дороги г. Каула (ст. 29-я концессіи $^{16}/_{28}$ октября 1890 года).

Сверхъ того, хотя желѣзныя дороги и ихъ строители по прежнему подвержены вымогательствамъ и насиліямъ турецкихъ чиновниковъ и разбойниковъ, всетаки управленіе бондгольдеровъ, благодаря своему господствующему вліянію на султана и на турецкихъ министровъ, можетъ оказывать тѣмъ лицамъ и предпріятіямъ, кои пользуются его сочувствіемъ, могущественную защиту и поддержку, такъ что таковымъ лицамъ и учрежденіямъ уже не приходится опасаться черезчуръ наглыхъ и безцеремонныхъ поступковъ по крайней мѣрѣ высшихъ турецкихъ властей. А насколько нынѣшнее управленіе бондгольдеровъ готово всѣми своими силами покровительствовать и поощрять постройку желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи, видно изъ послѣдняго годоваго отчета этого управленія [1]).

При наличности этихъ условій и въ виду нынѣшняго оборота этого дѣла, есть полное основаніе ожидать, что въ ближайшемъ будущемъ, если этому не помѣшаютъ какія либо новыя обстоятельства, постройка желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи и вообще въ Турціи будетъ продолжаться довольно быстро, образуя постепенно основную линію отъ Константинополя до Багдада, съ вѣтвями къ Черному и Средиземному морямъ.

Къ этому надо прибавить, что, при наличности тѣхъ же условій, проведеніе желѣзныхъ дорогъ несомнѣнно повлечетъ за собою осуществленіе цѣлаго ряда иныхъ, самыхъ разнообразныхъ промышленныхъ предпріятій, отчасти входящихъвъ составъ самихъ желѣзнодорожныхъ концессій, какъ-то: разработка рудниковъ вблизи желѣзнодорожныхъ линій, отчасти же имѣющихъ возникнуть благодаря открытію вѣрнаго и быстраго сбыта. Такъ, несомнѣнно и

---

[1]) Безъ правительственной гарантіи, европейскіе капиталы, повидимому, въ настоящее время, не расположены искать помѣщенія въ турецкихъ желѣзныхъ дорогахъ. На это указываетъ недавняя безуспѣшность образовать компанію (гг. Еліаса и Пиллинга) для постройки (безъ правительств. гарантіи) жел. дороги отъ Акки къ Дамаску.

быстро увеличится производство зерноваго хлѣба и возникнетъ мукомольное и винокуренное дѣло, усилится производство шерсти, хлопка и всѣхъ другихъ малоазiятскихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, разовьется скотоводство, разработка минеральныхъ богатствъ края, осушенiе болотъ, регулированiе теченiя рѣкъ [1]), устройство товарныхъ складовъ, элеваторовъ, набережныхъ [2]), подъѣздныхъ путей, фабрикъ, вообще предпрiятiй, которыя могутъ быть организованы и преуспѣвать безъ прямаго участiя турецкой казны. Всѣ эти дѣла представятъ, сверхъ собственно желѣзныхъ дорогъ, обширное—и пока еще почти непочатое—поле для дѣятельности европейскихъ капиталистовъ и предпринимателей.

Правовая сторона вопроса.

Прежде чѣмъ перейти къ разсмотрѣнiю значенiя, которое постройка малоазiятскихъ желѣзныхъ дорогъ можетъ имѣть для русскихъ экономическихъ и политическихъ интересовъ, не безъинтересно упомянуть о тѣхъ международныхъ договорныхъ постановленiяхъ, которыя имѣютъ отношенie къ Малой Азiи и къ дѣлу малоазiятскихъ желѣзныхъ дорогъ.

До парижскаго трактата правовыя отношенiя Россiи къ Турцiи, а равно и къ ея азiятскимъ владѣнiямъ (за исключенiемъ проливовъ, принципъ закрытiя коихъ подтвержденъ лондонской конвенцiей 13 iюля 1841 г.) опредѣлялись исключительно договорами, установленными непосредственно между русскимъ правительствомъ и Портою.

Статьей 7-ю парижскаго трактата 1856 г. былъ провозглашенъ принципъ территорiальной цѣлости Турцiи и цѣлость эта, гаран-

[1]) Теперь уже находится на разсмотрѣнiи турецкаго правительства проектъ осушенiя Никейскаго озера близъ станцiи Изиикъ на Измидо-Ангорской желѣзной дорогѣ; командированъ правительствомъ инженеръ для изысканiя каменноугольныхъ залежей близъ Эрзерума; разрѣшена постройка паровой мельницы въ с. Ардинджикъ въ округѣ Пандерма, и много друг.

[2]) Кромѣ смирнскихъ набережныхъ, теперь проектируется устройство набережныхъ въ Константинополѣ и Бейрутѣ.

тированная особо Англіей, Франціей и Австріей, поставлена подъ коллективную гарантію Европы.

Статьей 30-й того же трактата, касавшейся азіятскихъ владѣній Россіи и Турціи, цѣлость означенныхъ владѣній была установлена въ предѣлахъ status quo ante bellum.

Кипрская конвенція, заключенная 4 іюня 1878 г. между Англіей и Турціей, придала цѣлости азіятскихъ владѣній Турціи, сверхъ того, личную гарантію Англіи, взамѣнъ передачи Англіи управленія о. Кипромъ и обязательства султана ввести въ Малой Азіи реформы. Во время преній по этому предмету въ палатѣ лордовъ 18 іюля 1878 г. лордъ Салисбюри прямо заявилъ, что „Англія не могла бы сохранить Индіи, если бы дозволено было Россіи установить свое управленіе на Тигрѣ и Евфратѣ". Эта гарантія вѣроятно касается не только азіятскихъ владѣній султана, но таже, и главнымъ образомъ, города Константинополя съ Босфоромъ.

Такъ какъ, въ силу ст. 63 берлинскаго трактата, всѣ неотмѣненныя постановленія парижскаго трактата подтверждены, то и въ настоящее время, съ точки зрѣнія международнаго права, упомянутая выше ст. 7 парижскаго мира, касательно европейской гарантіи территоріальной цѣлости Турціи, сохраняетъ силу. Но Берлинскій трактатъ сдѣлалъ еще навый шагъ въ смыслѣ распространенія прямаго вмѣшательства западной Европы въ дѣла Малой Азіи: ст. 61-й этого трактата Турція обязалась произвести извѣстныя реформы въ областяхъ, населенныхъ армянами, и доводить о принятыхъ для сего мѣрахъ до свѣдѣнія державъ, кои будутъ наблюдать за примѣненіемъ упомянутыхъ мѣръ.

Хотя, такимъ образомъ, этимъ международнымъ актомъ единоличное вмѣшательство и одностороній протекторатъ Англіи замѣнены воздѣйствіемъ всей Европы и хотя, какъ было замѣчено выше, англійское правительство вскорѣ отказалось отъ явно аггрессивной политики въ Малой Азіи, однако объ осуществленіи европейскаго вмѣшательства въ малоазіятскія дѣла на почвѣ Берлинскаго договора, стала главнымъ образомъ, заботиться Англія. Коллективная нота пословъ въ Константинополѣ отъ 7 сентября 1880 г. была составлена по почину великобританскаго представителя и явилась наиболѣе рѣзкимъ выраженіемъ стремленія

Англіи, съ помощью европейскаго концерта, создать на нашей границѣ враждебную намъ автономную Арменію.

Но въ то время, какъ и теперь еще, положеніе дѣлъ въ Малой Азіи не созрѣло ни для политическаго, ни для военнаго успѣшнаго воздѣйствія западно-европейскихъ государствъ внутри этой трудно доступной и слишкомъ близкой къ намъ окраинѣ турецкой имперіи.

Въ частности, малоазіятскія желѣзныя дороги не были до сихъ поръ предметомъ международныхъ соглашеній. Но нѣтъ сомнѣнія, что подобно тому, какъ развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ европейской Турціи привело неизбѣжно къ „convention à quatre“ Турціи съ ея европейскими сосѣдями относительно достройки сѣти этой, ея соединенія съ болгарскими, сербскими и австрійскими линіями и объ общемъ товарномъ и пассажирскомъ движеніи, такъ продолженіе малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ къ нашей кавказской границѣ и къ Багдаду и Персіи должно будетъ привести къ соглашенію съ нами, если мы захотимъ соединить нашу желѣзнодорожную сѣть съ турецкими дорогами или, что вѣроятно наступитъ ранѣе, съ Англіей, сначала относительно соотвѣтствія между движеніемъ по малоазіятской желѣзнодорожной линіи и пароходствомъ по Тигру и по Персидскому заливу. Когда же наступитъ время постройки желѣзныхъ дорогъ въ Персіи, то предстоять будетъ соглашеніе между турецкимъ и персидскимъ правительствами о соединеніи турецкихъ дорогъ съ персидскими. Для дѣятельнаго участія Англіи и въ этомъ послѣднемъ соглашеніи будетъ вѣское основаніе: турецко-персидскія линіи явятся давно желаемымъ сухопутнымъ транзитнымъ путемъ въ Индію.

Пока только русское правительство имѣетъ, хотя и косвенное, договорное право на участіе въ вопросахъ, касающихся малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ силу русско-турецкой конвенціи $^{2}/_{14}$ мая 1882 г. уплата слѣдуемаго съ Турціи военнаго вознагражденія, въ размѣрѣ 350.000 турецкихъ лиръ (около 3 милліоновъ руб. кред.) въ годъ обезпечена десятиной и налогомъ на овецъ въ извѣстныхъ вилаэтахъ и мутесарифликахъ Малой Азіи. При этомъ ст. VIII означенной конвенціи турецкое правительство „s'engage à interdire à son *Ministre*

des Finances, ainsi qu'à l'administration du vilayet ou du moutessarifik d'émettre des havalés, chèques *et auatres ordres de paiement* sur les taxes des moutons et sur les dîmes *ainsi assignés dans les localités indiquées*".

Сопоставляя эту статью со ст. IV, V и VII той же конвенціи, представляется возможнымъ толковать статью эту въ томъ смыслѣ, что турецкое правительство не имѣетъ права отчуждать впередъ, въ видѣ гарантіи, напр. для желѣзной дороги, десятинный сборъ въ какой либо изъ поименованныхъ въ конвенціи мѣстностяхъ ни полностью, ни частью, ни даже возможный избытокъ сбора этого, такъ какъ даже таковой избытокъ поступаетъ въ распоряженіе турецкаго правительства лишь послѣ того, какъ часть, причитающаяся на военное вознагражденіе, будетъ собрана и отложена для русскаго Императорскаго банка (ст. VII).

Между тѣмъ въ тѣхъ случаяхъ, когда турецкое правительство гарантируетъ желѣзныя дороги, гарантіей служатъ именно десятинный сборъ тѣхъ мѣстностей, черезъ кои пролегаетъ желѣзная дорога [1]).

Предоставленіе сборовъ этихъ полностью или хотя бы частью концессіонерамъ желѣзнодорожныхъ линіи въ мѣстностяхъ, поименованныхъ въ конвенціи $^{2}/_{14}$ мая 1882, составило-бъ, несомнѣнно нарушеніе правъ, присвоенныхъ русскому правительству означенной конвенціей. На этомъ основаніи Императорскій посолъ въ Константинополѣ, освѣдомившись о предположеніи Порты включить подобнаго рода условіе въ концессіи на линіи, проходящія черезъ Самсунскій и Сивасскій вилаеты (проектъ Коттара), а также черезъ Конійскій (проектъ Нагельмакерса), нотою отъ $\frac{27 \text{ января}}{8 \text{ февраля}}$ с. г. обратилъ вниманіе турецкаго правительства на несоотвѣтствіе такого рода распоряженій съ конвенціей $^{2}/_{14}$ мая 1882 г. и заявилъ, что Императорское правительство, охраняя присвоенныя ему права, не можетъ оставаться безучастнымъ по отношенію къ упомянутымъ предположеніямъ.

---

[1]) Напримѣръ, въ силу ст. 29 концессіи, выданной 4-го октября. 1888г. Каула (Deutsche Bank) на жел. дорогу отъ Измида до Ангоры, ежегодная гарантія въ 15.000 франковъ съ километра обезпечена десятиннымъ сборомъ санджаковъ: Измидъ, Эртогрулъ и Ангора.

Имѣя въ виду, что мѣстности, перечисленныя въ конвенціи $^{2}/_{14}$ мая, пересѣкаютъ широкой полосой всю восточную половину Малой Азіи отъ Чернаго моря до Средиземнаго [1]), и что означенными доходами намъ предстоитъ пользоваться еще болѣе 90 лѣтъ, нельзя не признать, съ одной стороны, что русское правительство имѣетъ полное основаніе интересоваться экономическимъ положеніемъ провинцій, въ доходности коихъ оно является parti coïntéressé, и съ другой, что упомянутая конвенція даетъ Императорскому правительству юридическій поводъ къ извѣстному участію въ вопросахъ, касающихся малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Отвѣтною нотою отъ $\frac{22 \text{ марта}}{3 \text{ апрѣля}}$ с. г. № $\frac{99961}{17}$ турецкое правительство увѣдомило Императорскаго посла, что: „le Département des Travaux Publics a toujours eu et aura à l'avenir également soin de ne point destiner à la garantie kilométrique des chemins de fer construits dans l'Empire des revenus déjà affectés au service de l'indemnité de guerre“.

Нельзя не замѣтить однако, что на дѣлѣ турецкому правительству будетъ не легко держаться этого правила. Практически, въ виду ноты посла отъ $\frac{27 \text{ января}}{8 \text{ февраля}}$ с. г., Нагельмакерсъ, дабы не подвергать риску всю свою концессію, вовсе отказался отъ гарантіи для той части линіи Пандерма—Конія, которая проходитъ въ предѣлахъ Конійскаго вилаэта, предоставленнаго Россіи.

Значеніе малоазійскихъ желѣзныхъ дорогъ для русскихъ экономическихъ интересовъ.

Обращаясь къ значенію малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ для русскихъ экономическихъ интересовъ и не касаясь пока вовсе политической стороны дѣла, можно замѣтить, что вопросъ о по-

---

[1]) За исключеніемъ узкой полосы, тянущейся въ южной части Сивасскаго вилаэта. Мѣстности, перечисленныя въ конвенціи (ст. X), суть: вилаэты: Конія, Кастамуни, Адана, изъ Сивасскаго вилаэта санджаки: Сивасъ, Токатъ и казы: Карахиссаръ и Сучахри, и Алепскій вилаетъ. Въ силу дополнительнаго соглашенія (нота Порты отъ 22 іюля 1888 г. $\frac{90161}{35}$) для покрытія накопившейся недоимки русскому правительству временно предоставленъ, сверхъ того, десятинный сборъ въ Алепскомъ вилаэтѣ (на 75.000 лиръ въ годъ), и въ вилаетѣ Мамуретъ-ул-Азизъ (на 25.000 лиръ).

стройкѣ означенныхъ дорогъ, объ ихъ направленіи, о порядкѣ эксплуатаціи и о тарифахъ ихъ можетъ быть разсматриваемъ въ связи съ интересами: 1) русской хлѣбной торговли, 2) русскаго торговаго положенія на сосѣднихъ азіятскихъ рынкахъ и 3) русской таможенной границы съ Турціей, Персіей и среднеазіятскими ханствами.

1. Интересы русской хлѣбной торговли.

1) Первымъ результатомъ постройки желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ внутреннія области Малой Азіи съ моремъ, будетъ увеличеніе производства въ Малой Азіи зерноваго хлѣба, преимущественно пшеницы, и увеличеніе вывоза хлѣба изъ Малой Азіи въ сосѣднія области европейской Турціи, въ Грецію и Египетъ, а затѣмъ и на западно-европейскіе рынки [1]). По отношенію къ этому предмету всѣ изслѣдователи Малой Азіи высказываются единогласно. Извѣстно, какъ богата была Малая Азія хлѣбомъ въ древности [2]). Благопріятный климатъ и плодородность почвы дѣлаютъ эту страну и нынѣ особенно способной къ произростанію всякаго рода злаковъ. Ей недостаетъ только порядочнаго правительства и путей сообщенія. Еще въ 1850 годахъ русскій изслѣдователь, членъ-корреспондентъ Императорской Академіи Наукъ, Чихачевъ одинъ изъ первыхъ обратилъ вниманіе русскихъ и иностранныхъ читателей на значеніе Малой Азіи въ этомъ отношеніи. Вы видѣли выше, что̀ докладывалъ объ этомъ султану великобританскій посолъ. Записка Гассана-Рехми-паши развиваетъ подробно ту-же мысль. Г. Прессель въ 1888 г. прямо говоритъ: „Въ настоящее время, кромѣ хлѣба, привозимаго съ побережья Егейскаго моря, Константинополь получаетъ еще ежегодно изъ Россіи 65.000 тоннъ (3.900.000 пудовъ) муки; Анатолія дастъ ихъ ему въ тотъ день, когда она будетъ обладать желѣзными дорогами.

[1]) Вниманіе Министерства Финансовъ было уже обращено на этотъ предметъ минувшей зимой представителемъ означеннаго министерства въ дѣлѣ военнаго вознагражденія 3-мъ драгоманомъ Императорскаго посольства Майковымъ.

[2]) См., между прочимъ, «Une page sur l'Orient» par P. de Tchihatchef, Paris, 1877, стр. 210 и слѣд.

Однѣ лишь паровыя мельницы, дѣйствующія уже въ Амассіи [1]) доставили бы значительную часть этого количества [2]). Новѣйшее сочиненіе по географіи и статистики Малой Азіи г. Кинэ [3]), располагавшаго самымъ разнообразнымъ и цѣннымъ матеріаломъ, содержитъ весьма полныя указанія на естественныя производительныя силы современной Малой Азіи [4]).

Свѣдѣнія о товарномъ движеніи по Измидской и по Смирнской желѣзнымъ дорогамъ показываютъ, какъ быстро возрастаетъ вывозъ хлѣба съ открытіемъ каждой новой станціи, каждой новой вѣтви этихъ дорогъ [5]).

Г. Винцентъ Кальяръ, обращаясь къ бондгольдерамъ, въ прошломъ году, сказалъ: „Позволяю себѣ обратить вниманіе на постройку желѣзныхъ дорогъ, какъ на предметъ, имѣющій большую важность и для другихъ странъ, кромѣ Турціи, со времени принятія билля Макъ-Кинлея въ Соединенныхъ Штатахъ. Малая Азія страна, имѣющая огромное протяженіе; площадь ея равняется 729.000 квадратныхъ (англійскихъ) миль или приблизительно 466.560.000 акровъ. Не менѣе одной трети этой громадной площади, т. е. около 155.000.000 акровъ, болѣе чѣмъ площадь обрабатываемой земли въ Соединенныхъ Штатахъ,—отличается высшей степенью природнаго плодородія, при чемъ господствующій климатъ великолѣпенъ, но средства сообщенія такъ неудовлетворительны, что нельзя доставить жатвы къ берегу моря, и такимъ образомъ великій резервуаръ зерноваго хлѣба остается непоча-

---

[1]) Городъ въ 130 верстахъ отъ Черноморскаго порта Самсуна.

[2]) Op. cit. стр. 43.

[3]) «La Turquie d'Asie, géographie, administrative, statistique raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure» par Vital Cuinet, T. I, Paris. 1891.

[4]) Вышедшій въ свѣтъ первый томъ сочиненія г. Кинэ содержитъ описаніе Требизондскаго и Эрзерумскаго вилаэтовъ; описаніе прочихъ вилаэтовъ появится въ печати въ теченіи слѣдующихъ двухъ лѣтъ. Благодаря обязательности автора, Яковлеву оказалось возможнымъ нынѣ же ознакомиться съ этой не напечатанной еще частью разсматриваемаго сочиненія и представить въ извлеченіи, свѣдѣнія о вилаэтахъ: Ангора, Сивасъ, Діарбекиръ, Маамурет-уль-Азизъ, Багдадъ и Алеппо.

[5]) Такъ, по свѣдѣніямъ турецкой газеты «Тарикъ», значительное количество зерноваго хлѣба было свезено къ станціи Беледжикъ строющейся Измидъ-Ангорской желѣзной дороги, въ ожиданіи состоявшагося недавно открытія станціи этой.

тымъ. Навѣрное стоило бы англійскимъ капиталистамъ обратить вниманіе на постройку легкихъ желѣзныхъ дорогъ изъ внутреннихъ областей Малой Азіи къ различнымъ удобнымъ пунктамъ прибрежья. Турецкій зерновый хлѣбъ тогда въ значительной мѣрѣ замѣнилъ бы американскій; онъ былъ бы, навѣрное, значительно дешевле американскаго, а по качеству равнялся бы послѣднему или былъ бы даже лучше.

Оставляя на отвѣтственности г. Кальяра приведенныя имъ цифры [1]), нельзя однако не признать, на основаніи совокупности имѣющихся свѣдѣній, что, съ развитіемъ желѣзнодорожныхъ путей, Малая Азія станетъ конкурентомъ Россіи, если и не на мировомъ хлѣбномъ рынкѣ, къкъ о томъ мечтаетъ г. Кальяръ, то во всякомъ случаѣ на ближайшихъ къ намъ рынкахъ Турціи, Греціи и Египта, по отношенію къ коимъ географическое положеніе Малой Азіи даетъ этой странѣ очевидныя и незамѣнимыя преимущества. Между тѣмъ вывозъ хлѣба, муки и вообще жизненныхъ припасовъ, а равно и скота на упомянутые рынки является до настоящаго времени немаловажною отраслью русской заграничной торговли и въ 1888 г. составилъ въ общемъ итогѣ вывоза изъ Россіи безъ малаго—25 милліоновъ рублей [2]). Кромѣ зерноваго хлѣба:

---

[1]) Разнорѣчія въ исчисленіи пространства и населенія Малой Азіи проистекаютъ не только отъ недостатка положительныхъ данныхъ по этому предмету, но и отъ различія во взглядахъ на то, что̀ надо понимать подъ терминомъ «Малая Азія». Географически, въ отличіе отъ Арменіи и Курдистана, этимъ именемъ называется лишь страна, лежащая между Архипелагомъ и линіей, идущей на сѣверъ отъ Александретскаго залива. Въ этихъ предѣлахъ поверхность Малой Азіи равняется 7.718 квадратн. географич. милямъ, изъ коихъ около $^1/_{20}$ части, т. е. 385 кв. географ. миль ровной поверхности, а остальное занято горами (Tchihatchef, op. cit. p. 74). Иногда же относятъ восточной предѣлъ Малой Азіи далѣе до меридіана Эрзерума (ibd). Въ настоящей запискѣ подъ Малой Азіей разумѣется вся страна, лежащая къ западу и юго-западу отъ нашей кавказской границы, до Александретскаго залива и Архипелага, такъ какъ въ политическомъ отношеніи вся эта страна составляетъ одно цѣлое. (ср. Ch. Texier, Asie Mineure, 1 v. Paris MDCCCLXXXII, p. 16).

[2]) Въ 1888 году было вывезено жизненныхъ припасовъ въ *Турцію*: 1) по европейской границѣ на 11.142.592 р. (въ томъ числѣ: пшеницы 2.820.792 пуда, муки пшеничной 1.521.899 пуд. и животныхъ на 1.326.771 р.), 2) по азіятской границѣ на 1.722.613 р. (въ томъ числѣ пшеницы 288.155 пуд. и кукурузы

въ томъ числѣ и ржи, составляющей, пока, почти монополію Россіи,—кукурузы и муки, Малая Азія будетъ конкурировать съ нами и многими другими, свойственными нашему югу, сельскохозяйственными продуктами, какъ-то шерсть, мясо (рогатый скотъ)—вслѣдствіе прекрасныхъ данныхъ для развитія скотоводства и даже продуктами сельско-хозяйственной промышленности, каковы спиртъ, крахмалъ и т. п. Сверхъ того, Малая Азія производитъ, какъ извѣстно, высокаго качества шелкъ, виноградъ, виноградное вино, оливки, всякаго рода фрукты и хлопокъ, между прочимъ, изъ египетскихъ сѣмянъ. Въ общемъ, въ сельскохозяйственномъ отношеніи, Малая Азія соединяетъ въ себѣ благопріятнѣйшія условія южной Россіи и Закавказья, коего она является географическимъ продолженіемъ, и если имѣть въ виду, что, пока, насколько извѣстно, не болѣе $^1/_3$ удобной земли обработывается и что, по общему отзыву, въ Малой Азіи открытъ громадный и благодарный просторъ для земледѣльческой колонизаціи, то невольно приходитъ мысль, что насколько невыгодно для Россіи имѣть эту страну сосѣдомъ и конкурентомъ, настолько было бы выгодно, если бы страна эта находилась съ Россіей въ экономическомъ единеніи.

2. Интересы русскаго торговаго положенія на сосѣднихъ азіятскихъ рынкахъ.

2. Невыгоды для русской торговли отъ развитія въ Малой Азіи производства хлѣба и иныхъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ могли бы, до нѣкоторой степени, уравновѣшиваться увеличеніемъ русскаго вывоза въ Малую Азію различныхъ мануфактурныхъ и фабричныхъ товаровъ, а также и керосина. Малая

1.334.254 пуд. и животныхъ на 371.006 руб. Въ *Грецію*: 1) по европейской границѣ на 7.975.091 р. (въ томъ числѣ пшеницы 7.339.240 пуд. и животныхъ на 465.254 р. 2) по азіятской границѣ на 415.309 руб. (въ томъ числѣ пшеницы 279.580 пуд.). Въ *Египетъ* (по европейской границѣ) на 1.248.634 р. (въ томъ числѣ пшеницы 291.872 пуд. и муки пшеничной 387.499 пуд.) и животныхъ на 40.050 р. Всего въ 1888 г. вывезено въ Турцію, Грецію и Египетъ изъ Россіи жизненныхъ припасовъ на 22.504.239 рублей и животныхъ на 2.203.081 руб. Всего 24.707.320 р.

(См. «Обзоръ внѣшней торговли Россіи за 1888 годъ).

Азія, по своимъ естественнымъ условіямъ, — страна по преимуществу земледѣльческая, и еще очень не скоро разовьется въ ней самостоятельная обработывающая промышленность, способная конкурировать съ зап.-европейскою и даже русскою. При томъ, увеличеніе производства хлѣба и иныхъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, несомнѣнно, должно будетъ увеличить покупныя силы мѣстнаго населенія. По своей близости же къ русскимъ портамъ на Черномъ морѣ и къ Закавказью Малая Азія является естественнымъ вывознымъ рынкомъ для Россіи. Разстояніе отъ Москвы до Ангоры почти вдвое ближе, чѣмъ отъ Манчестера до Ангоры, нѣсколько ближе, чѣмъ отъ Берлина, но, правда, нѣсколько дальше, чѣмъ отъ Вѣны. А для обоюдовыгоднаго торговаго обмѣна между Россіей и Малой Азіей есть основныя данныя: мы покупали бы въ Малой Азіи не удающійся въ Средней Азіи египетскій хлопокъ и непроизрастающіе у насъ фрукты, продавая въ обмѣнъ наши фабрикаты, сахаръ и керосинъ. Въ этомъ отношеніи весьма важное значеніе для русской торговли имѣетъ вопросъ о направленіи малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ. Пока дороги эти будутъ строиться, какъ до сихъ поръ, отъ проливовъ и Средиземнаго моря, онѣ будутъ служить только для усиленія западно-европейскаго ввоза. Но если будутъ дороги отъ черноморскаго побережья или Закавказья въ глубь Малой Азіи, то эти дороги могутъ удобнѣе служить нашимъ торговымъ интересамъ. Условія вырабатываемаго нынѣ новаго торговаго трактата съ Турціею, хотя и не упоминаютъ прямо объ этомъ предметѣ, однако, повидимому, обезпечиваютъ намъ возможность воспользоваться, наравнѣ съ другими націями, для нашего вывоза въ Малую Азію всѣми выгодами, которыя могутъ представить въ будущемъ улучшенные пути сообщенія.

До сихъ поръ, однаго, такихъ путей нѣтъ, и, каково бы ни было рѣшеніе турецкаго правительства относительно упомянутыхъ выше проектовъ линій отъ Синопа или Самсуна на югъ (лишь надняхъ вышелъ фирманъ, предоставляющій эту линію барону Макаръ), надо ожидать, что въ ближайшемъ будущемъ, вслѣдствіе дальнѣйшаго болѣе или менѣе быстраго развитія существующихъ желѣзнодорожныхъ линій, ведущихъ вглубь Малой Азіи отъ про-

ливовъ и Средиземнаго моря, не русскіе, а западно-европейскіе товары, капиталы и предприниматели будутъ все болѣе и болѣе заполнять малоазіятскій рынокъ и все болѣе затруднять для насъ успѣхъ на рынкѣ этомъ.

Облегченіе доступа западно-европейскихъ товаровъ на малоазіятскій рынокъ неизбѣжно отразится и на торговомъ положеніи сосѣдняго рынка *персидскаго.*

Какъ извѣстно, главный путь, по коему западно-европейскіе товары могутъ проникать въ сѣверную Персію, направляется или чрезъ Закавказье (Поти или Батумъ, Тифлисъ, Эривань, Джульфа, Тавризъ) или черезъ Малую Азію (Трапезондъ, Эрзерумъ, Баязидъ, Тавризъ).

Со времени закрытія кавказскаго транзита въ 1883 году, только послѣднее направленіе осталось доступнымъ для западно-европейской торговли.

Направленіе это, пролегая черезъ горную страну, по естественнымъ условіямъ очень трудное, хотя на всемъ пространствѣ отъ Трапезонда до персидской границы—594 километра устроено въ настоящее время шоссе [1]), тѣмъ не менѣе товары перевозятся на вьюкахъ, такъ какъ на персидской части пути (Баязидъ—Тавризъ) имѣется только вьючная дорога [2]). Не смотря на всѣ эти трудности, ввозъ западно-европейскихъ и преимущественно англійскихъ товаровъ по этому направленію постоянно возрастаетъ [3]) и настолько значительный, что, какъ явствуетъ изъ донесеній рус-

---

[1]) V. Quinet. op. cit. p. 22.

[2]) Asiatic Quartely Review. January 1891. p. 7.

[3]) См. донесенія русскаго консульства въ Требизондѣ за 1889 годъ «Вѣстникъ финансовъ», 8 іюля 1890 г., № 27, стр. 83. Изъ этого донесенія, между прочимъ, явствуетъ, что за 1889 годъ привозъ товаровъ въ Требизондъ изъ Россіи уменьшился, тогда какъ ввозъ западно-европейскихъ товаровъ увеличился, и что «главной и единственной причиной пониженія сюда ввоза за послѣдніе два года служитъ относительная дороговизна нашихъ товаровъ, обходящихся дороже европейскихъ въ среднемъ на 25% при нормальномъ курсѣ кредитнаго рубля, что затрудняетъ конкуренцію при всемъ вниманіи, которымъ здѣсь пользуются русскія издѣлія, которыя даже предпочитаются другимъ, если разница въ цѣнѣ не особенно велика. Главнымъ предметомъ сбыта продолжаетъ оставаться зерновый хлѣбъ и керосинъ».

скихъ консуловъ въ Персіи, мы не въ состояніи и въ настоящее время съ успѣхомъ бороться съ западно-европейской торговлей даже на Тавризскомъ рынкѣ, а также въ Тегеранѣ. Рѣшительное преобладаніе надъ англичанами мы имѣемъ только въ Хорасанѣ, благодаря близости нашей среднеазіятской желѣзной дороги.

Надо также имѣть въ виду, что кромѣ этого главнаго пути, англійскіе товары проникаютъ въ западную и сѣверную Персію, даже въ настоящее время, еще черезъ Александретту, слѣдуя или на Алеппо и Мосулъ или на Багдадъ и Сулиманіэ [1]).

Не подлежитъ сомнѣнію, что по мѣрѣ того, какъ будетъ осуществляться постройка основной малоазіятской желѣзнодорожной линіи Константинополь—Багдадъ съ вѣтвями къ Средиземному и Черному морямъ и къ персидской границѣ [2]), доступъ западно-европейскихъ товаровъ къ послѣдней будетъ становиться все обезпеченнѣе и легче и наше положеніе на персидскомъ рынкѣ, за неимѣніемъ желѣзнодорожнаго сообщенія Россіи даже съ Тавризомъ, станетъ соотвѣтственно и уже, пожалуй, непоправимо, ухудшаться.

Этотъ успѣхъ западно-европейской и особенно англійской торговли въ Тавризѣ и Тегеранѣ совпадетъ съ тѣмъ новымъ и небывалымъ еще подъемомъ англійской предпріимчивости въ Персіи, который обнаруживается тамъ за послѣднее время и который уже выразился въ основаніи англійско-персидскаго государственнаго банка, предоставленіи англійской компаніи монопольной разработки всѣхъ минеральныхъ богатствъ Персіи, предоставленіи другой англійской компаніи табачной монополіи въ Персіи и обѣщаніяхъ, данныхъ Англіи на счетъ улучшенія путей сообщенія между Тегераномъ и Персидскимъ заливомъ черезъ Карунъ.

Касаясь здѣсь лишь торговаго значенія этихъ фактовъ, нельзя не замѣтить, что сказанное совпаденіе отразится на нашемъ торговомъ положеніи не только въ западной и сѣверной Персіи, но и

---

[1]) Times. December 26, 1890, p. 6 (Weekly edition).

[2]) Въ числѣ желѣзныхъ дорогъ, проектированныхъ Хассаномъ-Рехми-пашей имѣется линія отъ Эрзерума на Баязидъ, а линія отъ Тегерана на Тавризъ и Баязидъ проектируется въ новѣйшее время въ Персіи (Asiatic Quarterly review l. cit. p. 7) именно въ обходъ русской запретительной таможенной черты.

въ Хорассанѣ, въ Гератской области и въ Афганскомъ Туркестанѣ.

Благодаря, съ одной стороны среднеазіятской желѣзной дорогѣ, а съ другой—вслѣдствіе насилій чинимыхъ торговцамъ въ Кабулѣ, англійскіе товары постоянно вытѣсняются русскими въ мѣстностяхъ, лежащихъ къ сѣверу отъ Гиндукуша. Но коль скоро англійскіе товары получатъ возможность проникать въ эти края черезъ Хороссанъ, то наше молодое торговое преобладаніе тамъ, основанное лишь на томъ, что русскіе товары на среднеазіятскихъ рынкахъ, при равныхъ качествахъ, теперь дешевле англійскихъ—пошатнется.

3. Интересы русской таможенной границы съ Турціей, Персіей и среднеазіятскими ханствами.

3. Увеличеніе количества западно-европейскихъ и англійскихъ товаровъ въ пограничныхъ съ Закавказьемъ провинціяхъ Турціи и Персіи вызоветъ неизбѣжно усиленіе контрабанды на этой таможенной линіи и мѣры для усиленія на ней надзора. Теперешняя организація таможенной охраны Закаспійской области со стороны Хорассана, Гератской провинціи и Чарвилаэта окажется совершенно недостаточной и несомнѣнно возобновится, но уже въ невыгодной для насъ формѣ, вопросъ о включеніи Бухары въ русскую таможенную черту и о перенесеніи русской таможенной границы въ непосредственное сосѣдство съ сѣверной границей Афганистана на верхнемъ теченіи Аму-Дарьи.

Резюмируя вышеизложенное, можно сказать, что постройка малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ, проникающихъ внутрь страны съ запада и юго-запада и находящихся въ англо-европейскихъ рукахъ, способствуя развитію въ Малой Азіи англо-европейской торговли и совпадая съ усиленіемъ торговли этой въ Персіи, угрожаетъ не только воспрепятствовать дальнѣйшимъ успѣхамъ нашимъ по пріобрѣтенію новыхъ и необходимыхъ намъ рынковъ въ Малой Азіи, Персіи и Средней Азіи, но и вытѣснить насъ изъ рынковъ, уже завоеванныхъ нашей вывозной торговлей. Такъ какъ предѣлъ нашего торгово-промышленнаго преобладанія въ западной и средней Азіи распространяется довольно далеко на югъ,

далѣе нашей *политической* границы, то необходимо и съ нашей стороны употребить всѣ усилія, чтобы удержать за собою экономическое преобладаніе въ означенномъ предѣлѣ.

Связь вопроса о малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогахъ съ вопросомъ о персидскихъ желѣзныхъ дорогахъ и объ индо-европейскомъ транзитѣ.

Для болѣе полнаго разсмотрѣнія вопроса о малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогахъ желательно остановиться нѣсколько подробнѣе на связи, существующей между этимъ вопросомъ и вопросомъ о персидскихъ желѣзныхъ дорогахъ и объ индо-европейскомъ транзитѣ.

Выше было упомянуто, что, при составленіи первоначальныхъ проектовъ малоазіатскихъ желѣзныхъ дорогъ, дороги эти имѣли значеніе не самостоятельныхъ линій, а лишь звеньевъ въ общей цѣпи индо-европейскаго пароваго транзитнаго пути.

Прорытіе Суэцкаго канала, давъ громадное облегченіе для торговыхъ сношеній Англіи съ ея остъ-индскими колоніями, намного лѣтъ отодвинуло на второй планъ проектъ объ индо-европейскомъ сухопутномъ сообщеніи. Но потребность въ установленіи такого рода сообщенія продолжала рости соотвѣтственно развитію англо-индійской торговли и обостренію средне-азіятскихъ вопросовъ, и великобританское правительство, принимая настойчивыя мѣры для охраненія своего морскаго пути въ Индію посредствомъ занятія о. Кипра и оккупаціи Египта, расположено пользоваться всѣми случаями,—какъ мы видѣли изъ записки сэра Леярда, для того, чтобы подвинуть дѣло постройки для себя „of an alternative route to India“.

Въ настоящее время вопросъ этотъ значительно упростился и выяснился и, по имѣющимся свѣдѣніямъ, находится теперь въ слѣдующемъ положеніи.

При нынѣшнемъ развитіи міроваго торгово-промышленнаго обмѣна, изъ всѣхъ варіантовъ индо-европейскаго желѣзнодорожнаго транзитнаго пути конечный успѣхъ обезпеченъ за тѣмъ, который будетъ: 1) кратчайшій и 2) безперегрузочный. Политическія соображенія, а равно и положеніе промежуточныхъ странъ имѣютъ при этомъ лишь второстепенное значеніе, вліяя глав-

нымъ образомъ только на детали направленія и на срокъ постройки линій.

Если взять за исходныя точки съ одной стороны Лондонъ, а съ другой пограничные пункты индійской желѣзнодорожной сѣти къ сторонѣ Европы: *Пешаверъ*, *Кветту*[1]) и *Курачи*, то кратчайшій путь между Лондономъ и каждымъ изъ названныхъ пунктовъ прошелъ бы черезъ южную Россію, пересѣкая затѣмъ въ юго-восточномъ направленіи Каспійское море. Для того, чтобы быть непрерывнымъ, путь этотъ долженъ бы обойти Каспійское море или съ сѣвера, т. е. черезъ русскія среднеазіятскія владѣнія (проекты Лессепса-Коттара и Барановскаго), или съ юга, т. е. черезъ Закавказье и Персію (проектъ Гохштетера)[2]).

Проекты Лессепса-Коттара, направлявшихъ свои линіи на Оренбургъ, и Барановскаго—черезъ Саратовъ, едва ли когда нибудь осуществятся, въ виду состоявшейся уже постройки нынѣшней русской среднеазіятской желѣзной дороги. Эта послѣдняя дорога, хотя и была бы соединена черезъ Гератъ и Кандагаръ съ Кветтой, никогда не пріобрѣла бы значенія индо-европейскаго транзитнаго пути, потому что, упираясь въ Каспійское море, она не можетъ быть непрерывной.

Намъ кажется, что не надо и стараться дѣлать ее транзитной. Она должна быть исключительно русской желѣзной дорогой, она должна стягивать къ Каспійскому морю произведенія русской Средней Азіи и сосѣднихъ, однородныхъ съ нею, мѣстностей и служить ввозу русскихъ произведеній изъ внутреннихъ областей имперіи въ Среднюю Азію, а не притягивать туда иностранныхъ продуктовъ. Ея естественное продолженіе—на сѣверъ, на соединеніе съ русской сѣверно-азіятской желѣзной дорогой, въ связи съ коей она составитъ полную русскую азіятскую желѣзно-дорожную сѣть.

---

[1]) Эта дорога нынѣ продолжена за Кветту до Кандахарской долины.

Направленіе главнѣйшихъ желѣзно-дорожныхъ линій въ Малой Азіи и Персіи, а также индо-европейскихъ транзитныхъ линій обозначено на прилагаемой у сего картѣ.

[2]) См. карту, приложенную къ соч. Кеппена «Азія» и пр.

Опытъ подтверждаетъ вышеизложенный взглядъ на значеніе Закаспійской желѣзной дороги, доказавъ, между прочимъ, что для ея доходности не надо транзитныхъ грузовъ. Доходность эта вполнѣ обезпечена однимъ лишь русско-средне-азіятскимъ обмѣномъ, размѣръ коего продолжаетъ все болѣе и болѣе увеличиваться.

Въ политическомъ отношеніи соединеніе закаспійской желѣзной дороги съ англо-индійскими стало-бы возможнымъ только при условіи кореннаго измѣненія во внутреннемъ положеніи Афганистана и установленіи въ странѣ этой правительства готоваго и способнаго обезпечить безопасность желѣзно-дорожной линіи. Теперешній эмиръ, да и всякій другой туземный афганскій правитель,—не въ силахъ этого исполнить, если бы и желалъ. Слѣдовательно, предварительно потребовалось бы подчинить Афганистанъ полностью Англіи или Россіи, или раздѣлить его между обѣими. Для того чтобы подвинуть правительства на такой крупный шагъ, конечно, недостаточно желѣзнодорожныхъ интересовъ, тѣмъ болѣе, что пока намъ выгодно поддерживать status quo въ Афганистанѣ, который хотя и находится подъ внѣшнимъ господствомъ Англіи, но ей враждебенъ и недоступенъ, а насъ охраняетъ отъ наплыва англійскихъ товаровъ за Гиндукушъ [1]).

Практически, соединившись съ индійскою сѣтью, Закаспійская желѣзная дорога явилась-бы транзитной только на меньшей части своего нынѣшняго протяженія, именно отъ Узунъ-ада до Душака, всего 607 верстъ, и если-бы индо-европейскій транзитъ и направился къ этой линіи, не стотря на ея кружное направленіе и необходимость перегрузки на Каспійскомъ морѣ, и даже въ случаѣ постройки линіи въ обходъ Каспійскаго моря съ юга, то это продолжалось бы лишь временно, пока не былъ бы построенъ болѣе краткій и непрерывный путь.

Таковымъ, несомнѣнно, явился бы путь, проектъ коего былъ представленъ въ минувшемъ году одной группой русскихъ предпринимателей на разсмотрѣніе Императорскаго правительства, и который направился бы отъ Владикавказа черезъ главный Кав-

---

[1]) Въ этомъ отношеніи заслуживаетъ вниманія новѣйшая статья извѣстнаго англо-индійскаго дѣятеля Dr. W. R. Bellew «Afghanistan past and present» въ «Asiatic Quarterly Review», January 1891.

казскій хребетъ въ Тифлисъ, Джульфу, Тавризъ, Тегеранъ и далѣе черезъ Іездъ къ Гватару на Персидскомъ заливѣ, на границѣ Белуджистана [1]).

Этотъ проектъ представляетъ то существенное преимущество, что онъ осуществимъ безъ предварительной передѣлки политической карты Средней Азіи, такъ какъ эта линія обходитъ Афганистанъ съ запада и юга, а Гватаръ могъ-бы или сдѣлаться самостоятельной tête de ligne или соединиться, безъ особыхъ затрудненій, желѣзной дорогой, на пространствѣ не болѣе 500 верстъ съ Курачи, черезъ береговую полосу Белуджистана, состоящаго уже нѣсколько лѣтъ въ фактическомъ владѣніи Англіи.

Однако, при разсмотрѣніи означеннаго проекта, выяснилось, что нельзя разсчитывать на привлеченіе къ этому пути индо-европейскаго транзита, вслѣдствіе того, что, въ виду необходимости обогнуть съ сѣвера Черное и Азовское моря, путь этотъ значительно удлиняется и, при томъ, направленіе существующихъ южно-русскихъ желѣзнодорожныхъ линій еще болѣе удлиняетъ общій пробѣгъ, а свойство пути по этимъ линіямъ не допускаетъ развитія по нимъ той скорости, которая необходима для международнаго транзитнаго пути. Было также выяснено, что если, въ видахъ конкуренціи съ желѣзной дорогой, на линію Бомбей-Бриндизи будутъ поставлены столь же быстроходные пароходы, какъ на линіяхъ между Европой и Сѣверной Америкой, то время морскаго переѣзда настолько сократится, что только самая прямая и обставленная всѣми удобствами желѣзнодорожная линія будетъ въ состояніи соперничать съ морскимъ путемъ.

Возраженія эти, въ ихъ совокупности, нельзя не признать чрезвычайно вѣскими. Они касаются однако лишь той части этого транзитнаго пути, которая пролегаетъ черезъ Россію, а не той, которая проектирована въ персидскихъ предѣлахъ. Послѣдняя, напротивъ, соотвѣтствуетъ одному изъ выгоднѣйшихъ направленій для индо-европейскихъ линій, обходящихъ Черное море съ юга, т. е. идущихъ отъ индійской границы къ Константинополю.

---

[1]) Разстояніе отъ Тифлиса до Гватара около 2.600 верстъ.

Таковыхъ линій намѣчено нѣсколько. Одна слѣдуетъ отъ Кветты черезъ Кандагаръ и Систанъ, или же отъ Бендеръ Аббаса на Персидскомъ заливѣ, на *Іездъ*, *Испаганъ*, *Тегеранъ и Тивризъ*, а оттуда на Баязидъ и Эрзерумъ [1]). Начать эту линію отъ Кветты—невозможно, по крайней мѣрѣ въ близкомъ будущемъ, въ виду упомянутаго выше положенія дѣлъ въ Афганистанѣ. А въ качествѣ исходнаго пункта на Персидскомъ заливѣ нельзя отдать предпочтеніе Бендеръ Аббасу передъ Гватаромъ, потому что для соединенія съ Курачи нужно будетъ провести не 500, а болѣе 1.100 верстъ желѣзнаго пути вдоль пустыннаго берега, мѣстныя перевозочныя потребности коего удовлетворяются пароходами и туземнымъ каботажемъ и потому, что, съ русской точки зрѣнія, Бендеръ Аббасъ, находясь внутри Ормуздскаго пролива, отрѣзанъ отъ сообщенія съ океаномъ вслѣдствіе англійскаго господства въ проливѣ этомъ. Кромѣ того, постройка участка отъ Бендеръ Абасса до Кермана (по пути въ Іездъ) черезъ три высокихъ поперечныхъ горныхъ хребта представила бы большія и дорого стоющія техническія трудности, тогда какъ выходъ на Гватару сравнительно легче [2]). Равнымъ образомъ, участокъ отъ Тавриза въ Ерзерумъ черезъ Баязидъ въ обходъ русской территоріи пролегаетъ черезъ весьма неудобопроходимую горную страну, тогда какъ путь отъ Тавриза въ Эрзерумъ по долинѣ р. Аракса (мимо Эривани и Эчміадзина) внутри русской пограничной черты представляется гораздо болѣе доступнымъ.

Наконецъ, самая южная изъ проектированныхъ транзитныхъ желѣзныхъ дорогъ направляется отъ Курачи *вдоль всего протяженія Персидскаго залива до Бассоры*, оттуда подымается до

---

[1]) См. карту, приложенную къ статьѣ «Regeneration of Persia», Op. cit. Asiatic Quarterly Review, January.

[2]) Маршрутное описаніе почти всего пути отъ Тегерана до Гвадара (пограничный пунктъ Белуджистана рядомъ съ Гватаромъ) содержится въ т. I «Eastern Persia» by Major General Sir. F. Goldsmidt, London, 1876, изданномъ по случаю Систанскаго разграниченія. По словамъ инженера Кеппена (op. cit. стр. 28 прим.): «Инженеры, знакомые съ мѣстностью, находятъ, что линія, вкось пересѣкающая Персію отъ Міане (на дорогѣ изъ Тавриза въ Тегеранъ) черезъ Хамаданъ, Султанабадъ, Испаганъ, Іездъ и Кирманъ въ Бендеръ Аббасъ представляетъ наиболѣе выгодную въ торговомъ отношеніи линію».

Багдада и слѣдуетъ далѣе или по Евфратской линіи на Александретту—Адану—Константинополь, или по линіи р. Тигра и черезъ Ангору тоже къ Константинополю (проектъ, упоминаемый Леярдомъ). Отъ этой линіи была бы проведена вѣтвь на Тегеранъ или по р. Каруну (Мохамера-Буруджирдъ) или отъ Багдада (на Керманшахъ и Хамаданъ).

Направленіе это, въ особенности его Евфратскій варіантъ, безъ сомнѣнія, соотвѣтствовалъ бы английскимъ интересамъ, проходя на наибольшемъ возможномъ разстояніи отъ русской границы и приближаясь на значительной части своего протяженія къ морю. Вмѣстѣ съ тѣмъ соединеніе Тегерана съ персидскимъ заливомъ со стороны Каруна уже теперь составляетъ предметъ настойчивыхъ и практическихъ английскихъ вожделѣній, а если бы подобная линія могла быть приведена въ связь съ основной индо-европейской транзитной желѣзной дорогой, то англичанамъ въ этомъ отношеніи ничего не осталось бы желать.

Оказывается однако, что отъ Бассоры до Курачи пришлось бы вести желѣзную дорогу по упомянутому выше безплодному и бездоходному берегу персидскаго залива на протяженіи болѣе 2.100 верстъ, что было бы слишкомъ невыгодно для всей линіи. Для постройки дороги, при такихъ условіяхъ, какъ до сихъ поръ не нашлось капиталовъ, такъ едва-ли найдется и въ будущемъ. Потому есть полное основаніе полагать, что при существующихъ обстоятельствахъ и если дѣло будетъ предоставлено своему естественному теченію, наиболѣе шансовъ на скорѣйшее осуществленіе и на прочный успѣхъ имѣетъ *среднее* между разсмотрѣнными направленіями, а именно линія, которая прошла бы не черезъ Бассору и не чрезъ Владикавказъ, а пересѣкла бы наискось, кратчайшей чертой Персію и Малую Азію отъ *Гватара на Кирманъ*, *Іездъ*, *Испаганъ* (съ вѣтвью къ Тегерану около 120 верстъ) *Хамаданъ—Керманшахъ—Багдадъ* (или нѣсколько сѣвернѣе, съ вѣтвью къ этому городу), а далѣе прошла бы или по Евфрату (Александретта—Конія) или къ Тигру (Діарбекиръ—Ангора) *до Константинополя* [1]).

---

[1]) Босфорскій проливъ не составляетъ препятствій для безперегрузочнаго желѣзнодорожнаго сообщенія, такъ какъ уже теперь представленъ на разсмо-

Въ экономическомъ отношеніи это направленіе представляется наиболѣе выгоднымъ, такъ какъ оно пролегаетъ черезъ наибольшее возможное количество культурныхъ пространствъ, между прочимъ черезъ богатую по природѣ Месопотамію и черезъ плодородныя долины Западной Персіи,—и также касается значительнаго числа главныхъ торгово-промышленныхъ центровъ Персіи и Малой Азіи. На постройку этой или болѣе или менѣе сходной съ нею линіи капиталы найдутся въ Западной Европѣ безъ труда, даже при нынѣшнемъ политическомъ положеніи Турціи и Персіи.

Съ точки зрѣнія русскихъ интересовъ нѣтъ основанія особенно сожалѣть о томъ, что индо-европейскій транзитъ направится не черезъ Кавказъ и южную Россію, а или минуетъ нашу территорію или лишь слегка ея коснется отъ Тавриза на Эривань, къ Эрзеруму. Иноземный транзитъ вообще выгоденъ только для желѣзной дороги, а для страны, черезъ которую онъ пролегаетъ, онъ или проходитъ безслѣдно, какъ напримѣръ la malle des Indes черезъ Италію—отъ Бриндизи до Монъ-Сениса—или онъ ей скорѣе вреденъ, такъ какъ онъ вноситъ въ страну иноземныя произведенія, а равно и иностранное культурное и, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, политическое вліяніе, какъ напр. на Балканскомъ полуостровѣ, въ большихъ размѣрахъ, чѣмъ то и другое вызываются нормальными потребностями самой страны. Кромѣ того, какъ было съ кавказскимъ транзитомъ, онъ чрезвычайно развиваетъ контрабанду и распространяетъ иностранную торговую конкуренцію далеко въ сторону отъ собственно желѣзно-дорожнаго пути.

Въ виду этихъ соображеній намъ было бы даже выгоднѣе, чтобы индо-европейскій транзитъ вовсе не касался нашей территоріи и въ особенности проходилъ какъ можно дальше отъ нашихъ среднеазіятскихъ владѣній. Надо бы только чтобы часть его пробѣга находилась въ сферѣ нашего вліянія и возможнаго фактическаго контроля и воздѣйствія.

трѣніе турецкаго правительства проектъ желѣзнодорожнаго моста черезъ Босфоръ и постройка подобнаго моста является вопросомъ лишь времени и денегъ.

Но и въ этомъ заключается существенная особенность всего разсматриваемаго вопроса—для того чтобы приступить къ постройкѣ персидской желѣзно-дорожной линіи, или вообще къ соединенію малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ съ персидскими, а тѣмъ болѣе съ индійскими, надо заручиться согласіемъ персидскаго правительства на постройку той или другой желѣзной дороги въ персидскихъ предѣлахъ.

Связь же между вопросами малоазійскихъ и персидскихъ желѣзныхъ дорогъ и индо-европейскомъ транзитѣ можетъ быть, на основаніи вышеприведенныхъ бѣглыхъ замѣтокъ, выражена слѣдующимъ образомъ:

1) Малоазіятскія желѣзныя дороги могутъ пріобрѣсть присущее имъ первоначальное, основное и наиболѣе важное въ политическомъ и всемірно-экономическомъ отношеніи значеніе индо-европейскаго транзитнаго пути не иначе, какъ черезъ соединеніе съ персидскими желѣзными дорогами.

2) Направленіе той части малоазіятскихъ линій, которая будетъ приближаться къ нашему Закавказью и къ персидской границѣ и можетъ служить транзитнымъ путемъ, зависитъ отъ направленія соотвѣтствующихъ персидскихъ линій.

Вопросъ о томъ, какъ именно желательно воспользоваться этой связью зависитъ отъ вопроса о значеніи малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ для русскихъ интересовъ.

Дислокація персидской арміи съ 1 Января 1891 г.

Составилъ Гв. Поручикъ ***Блюмеръ.***

Пѣхота.

1-й туманъ.

1. Полкъ Багадижанъ въ Тегеранѣ на службѣ.
2. Полкъ Авеле-Хассе, въ отпуску живутъ въ Деккораханѣ и въ Мамаконѣ.
3. Доюме-Хассе, въ отпуску живутъ въ Арванакѣ и въ Серобѣ.
4. Доюме Нусретъ, въ отпуску въ Гергерѣ и въ Марандѣ.
5. Музаффере Мараи, въ командировкѣ въ Арабистанѣ.
6. Чагароме Табриза, въ отпуску въ Марандѣ и въ окрестностяхъ Тавриза.
7. Пянджоме-Илатъ, въ отпуску въ Караглу въ Адербеджанѣ.
8. Шешоме-Инбалъ, на службѣ въ Тегеранѣ.
9. Гафтоме Афшари, въ отпуску въ Урміи.
10. Гаштоле-Афшаръ, въ отпуску въ Урміи.
11. Мухберанъ, въ отпуску въ Тавризѣ.

2-й туманъ.

1. Багадиране-Хой, въ отпуску въ Хоѣ.
2. Авеле-Хой, на службѣ въ Тавризѣ.
3. Сеюме-Мараге, въ отпуску въ Мараге.
4. Тахтекапу, на службѣ въ Тавризѣ.
5. Пянджоме-Шакаги, въ отпуску въ Гермерудѣ и въ Арванлу.
6. Шешоме-Шакаги, на службѣ въ Тавризѣ.
7. Гафтоме-Халхалъ, въ отпуску въ Халхалѣ.
8. Мухберане-Маку, на службѣ въ Маку.

3-й туманъ.

1. Кахраманіе, въ отпуску въ Гештерутѣ и въ Чареймакѣ.
2. Эмиріе, на гарнизонной службѣ въ Тавризѣ.
3. Ардебиль-Мешкинъ, въ отпуску въ Ардебиль-Мешкинѣ.

4. Гафтоме-Шакаги, въ отпуску въ тавризской провинціи.
5. Герруси, въ командировкѣ въ Совучбуюкѣ на границѣ Турціи.
6. Джедизе-Афшаръ, на гарнизонной службѣ въ Урміи.
7. Чагароме джедиде Мараге, часть на службѣ въ Совучбулакѣ, а остальные дома въ отпуску.
8. Шешоме-Карагёзлу, на службѣ въ Кирманшахѣ.
9. Мансуре-Карайзлу, на службѣ въ Кирманшахѣ.
10. Мухберане-Гамаданъ, на службѣ въ Арабистанѣ.

4-й туманъ.

1. Багадиране-Камранъ, въ отпуску въ Фераганѣ.
2. Авселе-Тегеранъ, въ отпуску въ окрестностяхъ Тегерана.
3. Доюме-Халеджъ, въ отпуску въ Халеджистанѣ (Кумская провинція).
4. Бозчалу, въ отпуску въ провинціи Аранъ.
5. Силахори, въ отпуску въ провинціи Аранъ.
6. Гафтоме Савадку Караулъ-Шахъ, въ Тегеранѣ.
7. Шешоме Серебенды, въ отпуску въ Аранѣ.
8. Мухберане-Кязази, въ отпуску въ Аранѣ.

5-й туманъ.

1. Багадиране-Гешметъ, въ отпуску въ Симнанѣ и въ Дамканѣ.
2. Доюме-Малафи, на службѣ въ Луристанѣ.
3. Сеюме-Лариджани, въ отпуску въ Лариджанѣ (Мазандараѣ).
4. Чагароме-Кямаре, на службѣ въ Ширазѣ.
5. Пянджоме-Гельпасганъ, на службѣ въ Ширазѣ.
6. Шешоме-Кадиме-Хамсе, въ отпуску въ Хамсе въ Занджанѣ.
7. Гафтоме-Хамсе на службѣ въ Ширазѣ.
8. Мухберане-Зерензи, на службѣ въ Харасанѣ.

6-й туманъ.

1. Авселе-Кадиме-Казвинъ, въ Тегеранѣ.
2. Доюме-Джезиде-Казвинъ, въ Тегеранѣ.
3. Сегоме-Афшаре-Бекешлу, въ отпуску въ Хараканѣ.
4. Чагароме-Ферейданъ, на службѣ въ Исфаганѣ.
5. Пенджомъ-э-Джелали?
6. Шешоме-Чармагалъ на службѣ въ Исфаганѣ.
7. Гафтоме-Арабъ-Аджамъ, на службѣ въ Хорасанѣ.
8. Мухберане-Фирузку, въ отпуску въ Фирузу (Мазандеранѣ).

7-й туманъ.

1. Багадиране Демавенди, на службѣ въ Хорасанѣ.
2. Авveле-Халадже-Кумъ, въ отпуску въ провинціи Кумской.
3. Доюме-Нагавенди, въ отпуску въ Нагавендѣ.
4. Сеюме-Бандепеи, на службѣ въ Астарабадѣ.
5. Шешоме-Караганъ, въ отпуску въ Хоросанѣ.
6. Гафтоме-Кадиме-Керманъ, на службѣ въ Кирманѣ.
7. Гафтоме-Шоукете-Керманъ, на службѣ въ Кирманѣ.
8. Нагоме-Гярмесиріе-Керманъ, на службѣ въ Кирманѣ.
9. Мухберане-Дереджезинъ, въ отпуску въ Дереджезинѣ (Гомазанъ).

8-й туманъ.

1. Багадиране-Кара-Зенджири, на службѣ въ Кирманшахѣ.
2. Авveле-Керенди, на службѣ въ Кирманшахѣ.
3. Сеюме-Кялгоръ, на службѣ въ Кирманшахѣ.
4. Чагароме-Зенгене, на службѣ въ Луристанѣ.
5. Мухберане-Курдистанъ, на службѣ на границѣ Курдистана.

9-й туманъ.

1. Караи, на службѣ въ Хорасанѣ.
2. Чагароме-Пуштекуи-Луристанъ, на службѣ въ Луристанѣ.
3. Амраи, на службѣ въ Луристанѣ.
4. Шешоме-Седе, на службѣ въ Исфаганѣ.
5. Мухберане-Туршизи, на службѣ въ Хорасанѣ.

10-й шуманъ.

1. Багадиране-Федови, въ отпуску въ Гамазонѣ.
2. Авveле-Каини, на службѣ въ Систанѣ.
3. Доюме-Каини, на службѣ въ Систанѣ.
4. Сеюме-Тунекабунъ, на службѣ въ Астарабадѣ.
5. Селасее-Гезарзжирибъ, на службѣ въ Астарабадѣ.

6 и 7. Два полка Махсусъ, одинъ въ Тегеранѣ, другой въ отпуску.

Тафенгчи Шамхалчи и Джезаерчи (пѣшіе стрѣлки, которые считаются всегда на службѣ, живя у себя дома).

1. Дести-Шамхалчи-Бали въ Кирманки Белугистанѣ.
2. Дести-Амори въ Кирманѣ.

3. Дести-Нахеи, въ Кирманѣ.
4. Дести-Тюфенгчіане-Арабе-Бастамъ, въ Кирманѣ.
5. Дести-Тюфенгчіане-Ребгари, въ Кирманѣ.
6. Дести-Тюфенгчіане-Кугенъ и Гафмаръ, въ Кирманѣ.
7. Дести-Піодее-Белугъ, въ Белучистанѣ.
8. Шемхалчи и Джезаерчи, Хорасанской провинціи, состоящіе на службѣ въ Хорасанѣ.
9. Гилянскіе Тюфянгчи, состоящіе изъ слѣдующихъ частей:

Дести-Салянскіе.
„ Анзани.
„ Шафти.
„ Асалеми.

10. Мазандаранскіе-Тюфянгчи изъ слѣдующихъ частей:

Дести-Омаранлу.
„ Талышь.
„ Нахшеки.
„ Ашрефи.
„ Аарабъ.
„ Арабъ.
„ Доданге.

11. Асторобадскіе, состоящіе изъ слѣдующихъ частей:

Дести-Фендерески.
„ Кятуль.
„ Махсудлу.
„ Астаробадъ рустаги.
„ Бала-Шахъ-Куи.
„ Паине-Шахъ-Куи.
„ Саданъ-Растаги.
„ Анзани.
„ Темикини.
„ Шавери.
„ Ливани.
„ Белуче-Гаджилу.

Артиллерія (адербеджанская).

1. Полкъ Багадиронъ-Багорлу изъ 268 чел. Половина въ Тегеранѣ, остальные въ отпуску въ Адербеджанѣ.

2. Полкъ 1-й Багорлу изъ 255 чел. Всѣ въ отпуску въ Адербеджанѣ.

3. Полкъ Богадиранъ-Афшаре-Урумiе, 255 чел. Часть въ Урмiи на службѣ, а остальные распущены по домамъ.

4. Полкъ 1-й, Афшаръ, 255 чел. Живетъ дома въ отпуску.

5. Полкъ 2-й, Табризи и Ардебили, 378 чел., вызваны на службу въ Тегеранъ и уже въ дорогѣ.

6. Полкъ 3-й, Арванаки, 269 чел. Большая часть въ Мешедѣ, остальные распущены по домамъ.

7. Полкъ 4-й, Маранди, 254 чел. Половина на турецкой границѣ состоитъ на службѣ и половина живетъ дома.

8. Полкъ 5-й, Хои, 188 чел., изъ нихъ 30 чел. находится на слѣжбѣ въ крѣпости Ланджанѣ (въ г. Курдистанѣ), остальные распредѣлены по границѣ.

9. Полкъ 6-й, Лакъ, 198 чел. На службѣ въ Тавризѣ.

10. Полкъ 7-й, Шагаги, 238 чел. Часть въ Тавризѣ на службѣ и остальные въ отпуску.

11. Полкъ 8-й, Халхали, 250 чел., изъ нихъ 60 чел. въ крѣпости Ардебиль, 25 чел. въ Энзели на службѣ и остальные въ отпуску.

12. Полкъ Мухберане-Мокаддемъ, 249 чел. Часть въ Тавризѣ и часть живетъ по домамъ.

Артиллерiя (аракская).

1. 50 человѣкъ малолѣтнихъ артиллеристовъ подъ командою Фетъ-Али-Мирзы, сына Наиба-е-Салтана. Находятся въ Тегеранѣ.

2. Полкъ Хамсе, 228 чел., изъ нихъ 120 чел. въ Ширазѣ на службѣ, остальные живутъ по домамъ.

3. Полкъ Джедиде-Хамсе въ Кирманшаганъ-и-Шаррахъ, 240 чел., изъ нихъ 90 чел. Джедидъ-Ширахъ въ отпуску, а 150 чел. Кирманшахскихъ состоятъ на службѣ на турецкой границѣ.

4. Полкъ Хараканъ, 530 чел., изъ нихъ 180 чел. въ Тегеранѣ на службѣ, остальные въ отпуску.

5. Полкъ Казвини 242 чел., въ отпуску въ Казвинской области.

6. Дестее-Каргезлу, 110 чел. Въ отпуску въ Гамаданской провинцiи.

7. Дести Афшаре-Бекешлу, 168 чел. Въ отпуску въ Аракѣ.

8. Австрійскій Кадиме-Гамадани, 135 чел., изъ нихъ 36 чел. на службѣ въ Хорасанѣ, остальные въ отпуску въ Гамаданѣ.

9. Полкъ Гярруси, 250 чел. Въ отпуску въ Гяррусѣ (Курдистанѣ).

10. Дести Малафи 154 чел. Въ командировкѣ въ Арабистанѣ.

11. Дести Нагаванди, 163 чел. Въ командировкѣ въ Арабистанѣ.

12. Дести Кирмани-и-Бамми, 98 чел. На службѣ у своихъ границъ.

13. Дести Исфагани, 125 чел. На службѣ въ Исфаганѣ.

14. Дести Ширази-ве-Бульверди, 150 чел. На службѣ на границѣ.

15. Австрійскій джедадъ, 182 чел., изъ нихъ изъ офицеровъ до 15 чел въ командировкахъ по границамъ и остальные въ Тегеранѣ.

16. Дести Нихани и Атрефи, 171 чел., изъ нихъ, 121 чел. въ Астрабадѣ на службѣ и 50 чел. въ командировкѣ въ Міанчъ-Кола (Мазандеранъ).

17. Дести Энзелиджи, 25 чел. На службѣ въ Энзели.

18. Дести джедиде Зеренди, 36 чел. Въ отпуску живутъ въ Зерендѣ.

Состояніе Тавризскаго гарнизона въ маѣ 1891 г.

Гвардіи Поручика ***Блюмера.***

По офиціальнымъ свѣдѣніямъ, въ нынѣшнемъ году, гарнизонъ города Тавриза долженъ былъ бы состоять изъ $4^1/_2$ баталіоновъ, а именно: изъ „фоуджовъ" Мохберанъ, Авель-э-Хой, Тахтекану, Шишумъ-э-Шакаки и половины Эмиріэ; въ дѣйствительности же находятся на лицо только половина, „фоуджи" Эмиріэ и „фоуджъ" Шишумъ-э-Шакаки.

Такое положеніе отнюдь не исключительное, а нормальное, вслѣдствіе недобросовѣстнаго отношенія къ дѣлу мѣстныхъ вла-

стей, расхищающихъ самымъ безсовѣстнымъ образомъ суммы, отпускаемыя на содержаніе войскъ.

Половина фоуджи Эмиріэ, который занимаетъ дворцовые караулы и сопровождаетъ „Валіяхда“ во время его путешествій, находится постоянно въ Тавризѣ, никогда не выступая въ лагерь, другая же половина распущена по домамъ и является на службу только на смѣну первой, по истеченіи годичнаго срока. Кромѣ того, въ городѣ обыкновенно находится одинъ изъ слѣдующихъ „фоуджовъ“, шефомъ которыхъ состоитъ зять „Валіяхда“ Нуфедъ-э-Доулэ, Дуюмъ-э-Хассэ, Тахтекану и Шишумъ-э-Шакаки.

Но такъ какъ за деньги всякаго охотно освобождаютъ отъ службы, то и эти $1^1/_2$ „фоуджа“ содержатся далеко не въ полномъ составѣ; въ настоящее время городъ Тавризъ не можетъ выставить болѣе 400 солдатъ, если позволительно такъ называть толпу оборванцевъ, одѣтыхъ, вооруженныхъ и обученныхъ самымъ жалкимъ образомъ.

Уже при въѣздѣ въ городъ часовые обращаютъ на себя вниманіе своимъ невозможнымъ, даже для Персіи, видомъ, описать который трудно, и если встрѣча съ защитниками отечества на улицѣ или на базарѣ, гдѣ они занимаются разными ремеслами, не можетъ шокировать офицера, прослужившаго нѣсколько лѣтъ въ Тегеранѣ, то ученье, которое было назначено нарочно для меня утромъ 21-го мая, превзошло своимъ безобразіемъ все, видѣнное мною до сихъ поръ, даже въ столицѣ Персіи.

Участвовали слѣдующія войска: „фоуджъ“ Шишумъ-э-Шакаки, половина „фоуджа“ Эмиріэ, два взвода артиллеристовъ въ пѣшемъ строю и 3 оркестра музыки [1]).

По пріѣздѣ моемъ на плацъ, раздались командныя слова, войска взяли на караулъ и музыка заиграла персидскій гимнъ. Я слѣзъ съ коня и принялъ рапортъ старшаго изъ начальниковъ, командира „фоуджа“ Шишумъ-э-Шикаки, ~~сартта~~ 2-го ранга Асадъ-
сартипа

[1]) Послѣдніе сформированы всего $1^1/_2$ года тому назадъ, но играютъ уже довольно порядочно. Обучаетъ ихъ ученикъ французскаго капельмейстера, состоящаго на службѣ у шаха.

Хана, который доложилъ мнѣ, что въ строю находилось 600 человѣкъ, что, конечно, было сильно преувеличено.

Послѣ обхода мною войскъ началось ученье: сначала дѣлали ружейные пріемы, къ счастью съ отомкнутыми штыками, а то дѣло, пожалуй, не обошлось бы безъ кровопролитія, затѣмъ маршировали по взводно и по отдѣленіямъ, по всѣмъ направленіямъ, при чемъ войска часто сталкивались другъ съ другомъ. Чтобы разнообразить это „ученье“, я просилъ показать мнѣ разсыпной строй, но получилъ отвѣтъ, что эти фоуджы „новые“ и разсыпнаго строя еще не знаютъ. „Ученье“ кончилось церемоніальнымъ маршемъ.

Видѣнное мною произвело на меня такое впечатлѣніе, что я долгое время не рѣшался хвалить войска, боясь, какъ бы не приняли это за горькую насмѣшку, но эти опасенія были тщетны. Наконецъ, я замѣтилъ сартту, что не ожидалъ увидѣть такого ученья, на что онъ, самодовольно улыбаясь, отвѣтилъ, что былъ ученикомъ австрійской миссіи и уже давно командуетъ полкомъ Шишумъ-э-Шакаки; когда же я, при прохожденіи церемоніальнымъ маршемъ какой-то роты, изобразившей вопросительный знакъ, похвалилъ равненіе, то сарттъ пришелъ въ восторгъ и сказалъ мнѣ, что и Вагнеръ-Ханъ (который недавно уѣхалъ на службу въ Тегеранъ) отлично отзывался о здѣшнихъ войскахъ.

Есть однако и среди персіянъ люди, понимающіе настоящее положеніе, напримѣръ ученикъ нашей военной миссіи въ Тегеранѣ сарттъ 2-го ранга Маомедъ-Али-Ханъ, сарттъ Хаджи-Ханъ, бывавшій въ Европѣ, и др.

По отзыву этихъ лицъ, совпадающему съ мнѣніемъ нашего генеральнаго консула и другихъ проживающихъ здѣсь европейцевъ, азербейджанскія войска просто никуда не годны и стоятъ во всѣхъ отношеніяхъ даже ниже тегеранскихъ сарбазовъ.

Какъ сырой матеріалъ азербейджанцы славятся и считаются, по справедливости, лучшими солдатами въ Персіи, но сарбазы, видѣнные мною на парадѣ, отличались угнетеннымъ и просто голоднымъ видомъ. Сарттъ Маомедъ-Али-Ханъ, присутствовавшій тоже на парадѣ, объяснилъ мнѣ, что на службѣ остались только самые бѣдные люди, которымъ не подъ силу откупиться, а такъ

какъ они жалованья совсѣмъ не получаютъ, то жизнь ихъ дѣйствительно не завидная.

Кавалерія въ настоящее время вся распущена по домамъ. Она дѣлится на регулярную и на иррегулярную. Первая „Саварэ-э-Мозаферъ" состоитъ изъ 6-ти полусотенъ (каждая въ 50 чел.) и находится подъ начальствомъ ученика нашихъ инструкторовъ, сарта Маомедъ-Али-Хана. По отзыву самаго сарта, она обучена неудовлетворительно, такъ какъ жалованья не даютъ, вслѣдствіе чего люди очень неохотно являются на службу. Вооруженіе ея шашка, кинжалъ и карабинъ Верндля; послѣднихъ однако не хватаетъ на всѣхъ, ибо въ складахъ хранится всего 200 штукъ. Предполагаютъ еще обучать казачьему уставу 400 всадниковъ карапапаховъ, но пока для нихъ не имѣется ни одежды, ни оружія.

На счетъ иррегулярной конницы точныхъ свѣдѣній не имѣю.

Артиллерія состоитъ изъ 60 чел. „фоуджа" Мараидъ.

Вооруженіе. Пѣхота вооружена старыми, частью гладкими, пистонными ружьями. Въ складахъ города хранится 3000 ружей системы Верндля, 200 карабиновъ Верндля-же, 2000 ружей Шаспо. Послѣднія пришли въ негодность, но предполагается передѣлать ихъ и приспособить для стрѣльбы металлическими патронами Верндля, что вполнѣ возможно и въ чемъ я убѣдился на дѣлѣ; въ моемъ присутствіи сдѣлали нѣсколько выстрѣловъ изъ такихъ передѣланныхъ ружей, при чемъ затворъ дѣйствовалъ вполнѣ исправно. Патроновъ Верндля въ Тавризѣ 500,000 шт. Завѣдывающій складомъ сартъ мнѣ говорилъ, что вообще въ Азербейджанѣ имѣется еще, т. е. кромѣ видѣнныхъ мною, 3000 ружей Верндля и 2000 системы Шаспо.

Матеріальная часть артиллеріи состоитъ изъ 4-хъ полевыхъ орудій системы Ухаціуса (8,7 см. калибра), 5-ти горныхъ пушекъ той же системы (кромѣ этихъ еще 5 горныхъ пушекъ Ухаціуса находятся на турецкой границѣ), 6-ти нарѣзныхъ полевыхъ пушекъ системы Лагитъ, передѣланныхъ изъ гладкихъ орудій, мѣстной отвратительной отливки, 2-хъ нарѣзныхъ, отлитыхъ въ Тегеранѣ и передѣланныхъ въ Тавризѣ, пушекъ, заряжающихся съ казен-

ной части, изъ которыхъ нельзя стрѣлять, и 18-ти гладкихъ пушекъ и гаубицъ разнаго калибра.

Лѣтомъ войска, обыкновенно 2 полка, выступаютъ въ лагерь. Это однако никакого военнаго значенія не имѣетъ, такъ какъ лагерная служба ничѣмъ не отличается отъ городской. Въ прошломъ году въ лагерь ходили „фоуджи" Духомъ-э-Хассэ и Тахтекапу, въ нынѣшнемъ-же лагернаго сбора не состоится.

Прибрежное пространство между таможнею Астара, городомъ Энзели и горами.

(Персидская провинція Гилянъ).

Составилъ Ген.-Шт. Подполковникъ ***Косаговскій.***

Отъ урочища Астары берегъ Каспійскаго моря, спускавшійся прямо съ сѣвера на югъ, начинаетъ незамѣтно уклоняться къ S. O. Почти параллельно берегу тянутся горы, едва замѣтно отступая отъ него по мѣрѣ удаленія къ югу.—Отъ деревни Лисаръ (полъ пути между Астарою и Энзели), берегъ начинаетъ описывать все болѣе и болѣе крутую дугу и наконецъ отъ города Энзели направляется уже почти прямо на востокъ, вплоть до впаденія рѣки Сефи-рудъ. Горы-же сохраняютъ первоначальный уклонъ и потому значительно отходятъ здѣсь отъ берега, сначала подъ именемъ хребта Талышинскаго, а затѣмъ Багровъ-дага. Между городами Менджилемъ и Рудбаромъ горы упираются въ теченіе рѣки Сефи-руда; въ этомъ мѣстѣ Эльбурзскій хребетъ какъ-бы треснулъ и въ образовавшуюся трещину, противъ самаго города Менджиля, ворвалась рѣка Сефи-рудъ, сразу, подъ прямымъ угломъ, перемѣнившая свое направленіе изъ *юго*-восточнаго, на *сѣверо*-восточное.

На всемъ описываемомъ пространствѣ береговой путь идетъ по совершенно однообразной мѣстности: съ востока песчаная дюна, образованная морскимъ прибоемъ, съ запада—дремучій лѣсъ, сплошною полосою отъ 1 до 5 верстъ шириною, покрывающій низменное, болотистое, почти горизонтальное предгорье Талышин-

скаго хребта. Изъ этой низины круто выносятся горы, такъ-же сплошь заросшія лиственнымъ лѣсомъ.

Вся эта прибрежная полоса—плодъ работы Каспійскаго моря: нѣкогда оно омывало самую подошву горъ; морской прибой, рядъ за рядомъ воздвигалъ песчаные валы—дюны; горные потоки, размывая почву и увлекая съ собою нерѣдко цѣлыя деревья, образовывали между этими рядами валовъ тонкую, насыщенную водою наносную почву, на которой, подъ вліяніемъ теплоты и влаги, развивалась изумительная растительность.

Отъ главнаго хребта, перпендикулярно къ нему, (слѣдовательно въ направленіи съ W къ O), отдѣляются отроги, которые около Астары почти въ плотную подходятъ къ морю, а затѣмъ все далѣе и далѣе оканчиваются отъ берега.

Морскія испаренія, охлаждаясь отъ соприкосновенія съ высокими вершинами (свыше 8/т. футъ), падаютъ въ видѣ ливней и снѣга въ ущелья, образующіяся между упомянутыми отрогами главнаго хребта; тысячи ручьевъ, стремительно сбѣгая со склоновъ ущелій, сливаются на днѣ ихъ въ цѣлый рядъ параллельныхъ между собою горныхъ рѣчекъ.

Въ сухую погоду онѣ еле сочатся по ущелью и лѣниво, едва—едва ползутъ по болотистой низинѣ; но стоитъ пройти дождю, или растаять снѣгу въ горахъ—и ихъ сонливость мгновенно пробуждается: онѣ превращаются въ бѣшеные потоки, все сокрушающіе на своемъ пути и неистово низвергающіеся на прибрежную береговую полосу; попавъ на почти горизонтальную мѣстность, онѣ быстро утрачиваютъ свою стремительность. Впрочемъ ихъ направленіе вполнѣ зависитъ отъ силы вздувшаго ихъ потока: если дождь былъ силенъ, а выходъ изъ ущелья близокъ къ берегу, потокъ неудержимо вторгается въ море, унося вмѣстѣ съ тѣмъ и преграждавшій его устье баръ, образованный въ сухую погоду морскимъ прибоемъ; но если влаги было немного, а берегъ довольно далеко, то вода, утративъ по дорогѣ свою стремительность, частью продолжаетъ все медленнѣе и медленнѣе катиться въ море, частью выходитъ изъ береговъ, затопляя и безъ того уже насыщенныя влагою болота.

Въ малѣйшихъ впадинахъ образуются внутреннія стоячія

озера (лагуны), чрезвычайно мелководныя, окруженныя неприступными трясинами, заросшими камышомъ и осокой и называемыя здѣсь Морцо, или Мурд-абъ (мертвая вода).

Во время засухъ вода убываетъ; обнажившіяся трясины, покрытыя размокшими органическими остатками, начинаютъ гнить, распространяя нестерпимое зловоніе и порождая убійственные міазмы и миріады мошекъ, комаровъ и мухъ. Сами жители еще болѣе увеличиваютъ заразу, разводя на мало-мальски доступныхъ мѣстахъ вреднѣйшія для здоровья рисовыя поля (чалтыки), среди которыхъ, зачастую на высокихъ сваяхъ, словно огромныя гнѣзда аистовъ, торчатъ ихъ убогія жилища.

Воздвинутыя морскимъ прибоемъ дюны задерживаютъ выходъ накопившейся влаги въ море; прибойный песокъ быстро закупориваетъ устья рѣкъ, образуя временныя плотины—единственныя удобныя для переходовъ мѣста. Но стоитъ пойти въ горахъ дождю, или начать, съ восходомъ солнца, таять снѣгу—и песочной плотины какъ не бывало; застигнутымъ врасплохъ путникамъ приходится въ буквальномъ смыслѣ *ждать у моря погоды*; тогда имъ и вернуться уже нельзя: рѣчки, только что благополучно пройденныя, въ свою очередь вздуваются такъ-же мгновенно и отрѣзываютъ всякій путь отступленія; становится немыслимымъ двигаться ни впередъ ни назадъ и единственною надеждою на спасеніе въ такихъ случаяхъ является лишь то, что вода въ горныхъ рѣчкахъ обыкновенно такъ-же быстро опадаетъ, какъ и прибываетъ. Къ несчастію, предвидѣть подобныя наводненія почти невозможно, такъ какъ и самый дождь нерѣдко собирается не менѣе внезапно: вдругъ вѣтеръ изъ западнаго (изъ сухой Персіи) мѣняется на сѣверный, или сѣверо-восточный и горы, притягивая къ себѣ обильныя морскія испаренія, тотъ часъ-же начинаютъ куриться; еще 2—3 часа и густой туманъ заволакиваетъ вершины горъ, а часъ—другой спустя, разражается ливень и съ неба низвергаются цѣлые потоки воды.

Горная дорога. Одиночнымъ людямъ есть, правда, возможность пробираться выше по отрогамъ горъ; но горная *тропа*, доступная лишь всадникамъ, иногда только спѣшеннымъ, адски трудна даже и въ хорошую погоду; во время-же ливней она во многихъ

мѣстахъ и совершенно недоступна, такъ какъ горные потоки, сдавленные узкими ущельями, неистовствуютъ и клокочутъ здѣсь несравненно злобнѣе, чѣмъ на равнинѣ.

Горная дорога во многихъ мѣстахъ имѣетъ видъ глубокой траншеи, свернуть съ которой двумъ, внезапно встрѣтившимся всадникамъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ нѣтъ никакой возможности. Поэтому путники (и весьма рѣдкіе караваны) принуждены тянуться длинною кишкою, высылая передоваго, для предупрежденія о неожиданныхъ препятствіяхъ и встрѣчахъ; къ счастью еще катера и мѣстныя лошади обладаютъ рѣдкою способностью преодолѣвать всякія препятствія, и надъ кручами и въ мѣстахъ, гдѣ двоимъ нельзя разъѣхаться, нерѣдко дѣлаютъ удивительные пируэты на однѣхъ заднихъ ногахъ.

Толстыя вѣтви нависаютъ такъ низко, что зачастую приходится спѣшиваться; черезъ сваленные бурею вѣковые стволы деревьевъ, загромождающіе дорогу, приходится перелѣзать съ опасностью переломать и свои и лошадиныя ноги. Гдѣ только грунтъ *глинистый*, вязкая почва не высыхаетъ круглый годъ; на откосахъ горныхъ склоновъ ноги лошадей ползутъ въ сторону, а на спускахъ и подъемахъ ногами животныхъ выбиты, въ шахматномъ порядкѣ, ванночки, обманчиво затянутыя жидкою грязью, или наполненныя мутною водою и часто до того глубокія, что лошади, переступая изъ ямки въ ямку, грудью касаются земли... что-же тамъ творится во время ливней?... А лѣтомъ, въ довершеніе всѣхъ напастей, назойливые слѣпни и мухи невыносимо мучатъ и приводятъ въ отчаяніе самыхъ терпѣливыхъ животныхъ. Кажется, только необходимость сообщенія между сосѣдними селеніями, да любознательность путешественниковъ и могутъ загнать въ эти трущобы.

Значеніе рѣчекъ. Вообще проходимость всей этой мѣстности, какъ по берегу, такъ и по склонамъ горъ, можно совершенно охарактеризовать такъ: въ хорошую погоду здѣсь можно проѣхать вездѣ, а въ дурную—нигдѣ.

Нѣкоторыя изъ вышеописанныхъ рѣчекъ имѣютъ въ своихъ низовьяхъ ширину и глубину достаточныя для движенія киржимовъ и даже бакинокъ (небольшія парусныя суда, приходящія

изъ Баку за рыбой); но устья ихъ обыкновенно преграждаются мелководнымъ, а иногда и совершенно сухимъ баромъ, измѣняющимся послѣ каждаго дождя.

Множество этихъ рѣчекъ, постоянно пересѣкая дорогу, чрезвычайно затрудняютъ движеніе. Но въ отношеніи къ поперечнымъ путямъ черезъ горы, онѣ, наоборотъ, приносятъ ту пользу, что единственно по ихъ ущельямъ только и возможно проведеніе тѣхъ немногихъ вьючныхъ сообщеній, которыя и проложены черезъ трудно доступный хребетъ Талышинскій и затѣмъ—Багровъ-дагъ.

Климатъ. Климатъ морской, жаркій, развивающій богатѣйшую растительность, но, вмѣстѣ съ тѣмъ,—и быстрое гніеніе органическихъ остатковъ, порождающее убійственные міазмы — источники изнурительныхъ лихорадокъ и прочихъ болѣзней, отъ которыхъ страдаютъ и зачастую умираютъ не только иностранцы, но еще болѣе сами туземцы, не имѣющіе медицинскихъ пособій и живущіе въ неопрятныхъ, промозглыхъ жилищахъ.

Горы почти совершенно преграждаютъ доступъ влаги внутрь Персіи, принимая на свои склоны, обращенные къ Каспійскому морю, всѣ его испаренія. Ихъ накапливается здѣсь огромное количество. Воздухъ насыщенъ водяными парами до того, что все покрывается ржавчиною и плѣсенью; въ плотно запертыхъ сундукахъ и чемоданахъ все сырѣетъ; на отмокшей бумагѣ невозможно чертить; а ночная роса, при не особенно сильномъ вѣтрѣ съ моря, бываетъ здѣсь такъ обильна, что къ разсвѣту палатки, бурки и лошадинныя попоны намокаютъ словно послѣ дождя.

Вѣтры. Сильныя бури бываютъ отъ ноября до марта, когда преимущественно дуетъ съ моря N и NO. Особенно силенъ NO; тогда вода затопляетъ прибрежные камыши; силою атмосфернаго давленія задерживается изліяніе рѣкъ въ море, вслѣдствіе чего происходятъ наводненія, усугубляемыя ливнями и потоками, низвергающимися съ горъ; въ это время вздувшіяся рѣченки уносятъ деревья, скотъ, даже цѣлыя строенія.

Гораздо рѣже бываетъ W и NW (съ суши), дующіе чаще лѣтомъ, чѣмъ зимою; это для края вѣтры *выгонные*, приносящіе всевозможныя болѣзни; они отгоняютъ отъ горъ испаренія и по-

тому приносятъ ясную погоду; но за то они-же *выгоняютъ* воду изъ морцовъ и рѣчекъ; тогда съ обнажившихся болотъ поднимаются особенно удушливыя и обильныя испаренія.

Горы, задерживая испаренія, въ то-же время почти не допускаютъ вѣтровъ изъ внутренности Персіи, но бываетъ однако, хотя и рѣдко, что вдругъ пронесется съ юга сильнѣйшій вихрь; онъ дуетъ, правда, не долго (сутки, много двое), но отъ него тогда все быстро сохнетъ и вянетъ.

Въ Гиляни бываютъ нестерпимыя жары, особенно въ самомъ городѣ Энзели, гдѣ климатъ замѣчательно вреденъ. Наиболѣе здоровое время года—зима и ранняя весна, покуда еще не развилось гніеніе органическихъ остатковъ; но хотя зимою климатъ самъ по себѣ и не вреденъ, за то на здоровье пагубно вліяютъ обильныя ночныя рòсы и рѣзкія перемѣны температуры: днемъ въ ясные дни почти жарко; ночью-жо воздухъ, насыщенный водяными парами, быстро охлаждается и мозглый туманъ, образующійся почти каждый вечеръ, пронизываетъ до костей и, при необходимости проводить ночь часто внѣ крова, прохватываетъ путниковъ до того, что буквально зубъ на зубъ не попадаетъ.

Растительность. Роскошные лиственные лѣса переплетены ліанами, плющемъ, хмѣлемъ, гигантскою ежевикою и другиии вьющимися растеніями; чѣмъ южнѣе, тѣмъ растительность становится все могучѣе и могучѣе; наши бѣдныя сѣверныя ольхи обращаются здѣсь въ исполиновъ въ $1^1/_2$—2 обхвата. Вѣтви деревьевъ непроницаемыми навѣсами переплетаются надъ ущельями рѣкъ. Отдѣльно стоящіе гиганты опутаны со всѣхъ сторонъ растеніями — паразитами, въ видѣ купола ниспадающими до земли; подъ нѣкоторые изъ нихъ никогда не заглядываетъ солнечный лучъ; такъ и тянетъ отдохнуть въ заманчивой тѣни; но надо скорѣй бѣжать отсюда—здѣсь-то и гнѣздятся лихорадки и всевозможные гады.

Опушки лѣса и полянъ состоятъ сплошь изъ всевозможныхъ дикихъ фруктовыхъ деревьевъ; кажется, тутъ ихъ родина: гдѣ чистый песокъ, тамъ цѣлыя рощи гранатъ; гдѣ почва чуть получше — гигантская ежевика; айва, инжиръ (винная ягода) и проч. фруктовыя деревья встрѣчаются на каждомъ шагу. Но

благодаря излишку влаги и тѣни отъ дремучихъ лѣсовъ, фрукты безвкусны, безъ аромата и часто не вызрѣваютъ; виноградъ киселъ и никуда не годенъ.

Берега и особенно острова Энзелійскаго залива славятся множествомъ лимоновъ, померанцевъ, бадрянокъ (цитроновъ) и апельсиновъ (въ октябрѣ 1890 года въ г. Энзели сотня апельсиновъ стоила 30 коп.); но и они кислы и не ароматичны.

Для пищи воздѣлывается рисъ, замѣняющій здѣшнимъ жителямъ всѣ хлѣбные злаки; хотя онъ производится въ огромномъ количествѣ, но потребленіе его такъ распространено, что излишекъ, идущій на продажу, весьма не великъ. Вѣчно гніющіе чалтыки (рисовыя поля) служатъ главными источниками всевозможныхъ заразъ.

Селенія окружены плантаціями тутовыхъ (шелковичныхъ) деревьевъ, которыя роскошно растутъ здѣсь и въ дикомъ состояніи. Множество туты (шелковицы) позволяетъ въ обширныхъ размѣрахъ заниматься шелководствомъ. Шелкъ всевозможныхъ сортовъ; его вывозится масса, какъ въ видѣ сырца, такъ и въ видѣ различныхъ матерій. Фабрикъ нѣтъ, производство кустарное.

Животныя. Гилянь—это царство лѣсныхъ, болотныхъ и водяныхъ животныхъ. Здѣсь, среди смертноносныхъ для человѣка міазмъ, въ недоступныхъ трясинахъ, привольно живутъ всѣ птицы, звѣри и гады; начиная отъ камышниковъ и корольковъ величиною въ орѣхъ и кончая дикообразами, кабанами и даже королевскими тиграми болѣе 8 футъ длиною, все находитъ себѣ пріютъ въ этихъ дебряхъ.

Птицъ, (особенно голенастыхъ и утиныхъ породъ), зимою баснословное количество; но съ конца февраля начинается уже отлетъ на сѣверъ, а къ концу марта остаются лишь немногія мѣстныя породы, и только съ октября птицы снова начинаютъ слетаться.

Но зато, съ наступленіемъ тепла, изъ водъ и нѣдръ земли, изъ каждой трещины, выползаютъ миріады всевозможныхъ гадовъ и насѣкомыхъ; мошки и комары тучами толкутся всюду, залѣзая въ ротъ, носъ, глаза, уши . . . .

Рыбы въ рѣкахъ, особенно при устьяхъ, множество. Въ горныхъ рѣчкахъ водится форель. По берегу расположено нѣсколько рыбныхъ ватагъ, находящихся почти исключительно въ армянскихъ рукахъ; присутствіе ватагъ угадывается уже издали по нестерпимой вони гніющихъ рыбныхъ отбросковъ. Персы ѣдятъ только рыбу съ чешуею. Горная и морская рыба, заходящая въ рѣки, вкусна; болотная же пахнетъ тиной и вредна: стоитъ поѣсть заснувшей рыбы, что-бы получить жестокую лихорадку.

Четвероногихъ, особенно хищныхъ, очень много; кабаны, вслѣдствіе того, что мусульмане ихъ не бьютъ, расплодились до того, что бродятъ цѣлыми стадами, уничтожая чалтыки. Шакаловъ тысячи; трусливые днемъ, они доходятъ до удивительной наглости ночью: забираясь въ самую середину каравана, они изъ подъ носа утаскиваютъ небрежно оставленныя кожаныя вещи, иногда даже обувь.

Вьючныя животныя. Вьючный скотъ—буйволы, ослы, катера и особый видъ небольшихъ гилянскихъ коровъ съ изящною головкою, напоминающею оленью и съ горбомъ какъ у зебу.

Верблюды не выносятъ сырости. Лошадей сравнительно мало; онѣ малорослы и слабы, потому что на нихъ начинаютъ ѣздить съ 2-хъ лѣтъ, а хорошаго корма для нихъ нѣтъ: мокрые луга сплошь покрыты осокою и грубыми болотными травами, нерѣдко еще и вредными; отъ постоянной же грязи и сырости, ноги лошадей портятся еще сильнѣе. При этомъ персіяне ѣздятъ исключительно на *жеребцахъ*, благодаря чему нельзя ни подъѣхатъ другъ къ другу, ни поставить рядомъ этихъ звѣрей; на ночлегѣ они постоянно срываются, ревутъ, дерутся и калѣчатъ другъ-друга.

Способы передвиженія. Въ окрестностяхъ Астары, Энзели и на нѣкоторыхъ ватагахъ встрѣчаются фургоны; передвиженіе на нихъ хотя и затруднительно по песку и корнямъ деревьевъ, но, *въ сухую погоду*, вполнѣ возможно; въ ливень-же никакія переправы немыслимы. Поэтому фургоны здѣсь предназначаются *не для* путешествія по краю, а преимущественно для домашнихъ надобностей. Между Астаромъ-же и Ленкораномъ, гдѣ переѣздъ можетъ быть совершенъ всего въ одинъ день (33 вер.), молоканскіе

фургоны *въ сухую погоду* ходятъ безпрепятственно, какъ по кратчайшей *береговой*, такъ и по кружной *лѣсной* дорогамъ.

Дровосѣки, для спуска дровъ съ горъ, приспособляютъ родъ грубыхъ саней; на этихъ саняхъ, запряженныхъ буйволами, они изрѣдка показываются и на равнинѣ.

Для перевозки дѣтей и сильно больныхъ, употребляется неуклюжій паланкинъ, называемый тахтъ-караванъ.

При помощи гужей, въ его длинныя ручки, какъ въ оглобли, впрягается спереди и сзади по лошади. По своей способности проходить почти всюду, тахтъ-караванъ могъ-бы превосходно замѣнять лазаретную линейку, вмѣстѣ съ аптечной одноколкой; но при существующей аляповатой постройкѣ изъ тяжелаго дерева, онъ слишкомъ грузенъ и, если только въ него не впрягать лучшихъ лошадей или катеровъ, онъ сильно отстаетъ и задерживаетъ движеніе всѣхъ остальныхъ.

Обыкновенный-же способъ передвиженія, какъ мужчинъ, такъ и женщинъ—верхомъ на лошади, или на крупѣ осла.

Тяжести перевозятся на вьюкахъ; туземцы отличаются изумительною способностью быстро вьючить самые громоздкіе и неудобные предметы на свои вьючныя сѣдла, называемыя „паланами" или „паланками".

Жилища. Не смотря на раскошнѣйшую растительность, жители не умѣютъ пользоваться ею ни для судостроенія, ни для построекъ.

Селенія въ нашемъ смыслѣ, т. е. сгрупированныя изъ болѣе, или менѣе значительнаго числа семей, встрѣчаются лишь неподалеку отъ г. Ленкорана; но чѣмъ южнѣе, тѣмъ болѣе разбросаны жилища; по всему лѣсу встрѣчаются отдѣльные хуторки, утопающіе въ листвѣ; объ ихъ близости обыкновенно узнаютъ только по лаю собакъ, блеянію скота, или запаху дыма.

Жилища состоятъ изъ камышевыхъ шалашей безъ оконъ, обмазанныхъ глиной и покрытыхъ соломой, или чаще тонкимъ камышемъ; очагъ устроенъ на полу; всѣ стѣны и потолокъ закопчены дымомъ, а полъ сырой, нерѣдко мокрый; это—зимнее жилище. Неподалеку одна, двѣ, или даже три вышки: между 4-мя сваями, аршина на $1^1/_2$ отъ земли, настилается помостъ, завѣшанный ци-

новками; сверху легкій навѣсъ изъ рисовой соломы, или тонкаго камыша; это—лѣтнее жилище. Вышка чаще въ два этажа: 1-й—для спасенія отъ наводненій, блохъ и вшей зимняго жилища, а 2-й—отъ мошкары и комаровъ; около, даже непосредственно подъ нижнимъ помостомъ, жгутъ сырыя листья и осоку, отгоняющіе своимъ смрадомъ миріады докучливыхъ насѣкомыхъ; лѣстницы приставныя. Въ мѣстахъ, подверженныхъ частымъ наводненіемъ, и зимнія жилища мостятся на сваяхъ.

Останавливаться на ночлегъ у жителей, даже отдѣльнымъ путешественникамъ, не только неудобно, но нерѣдко и совершенно невозможно; тѣмъ болѣе сколько нибудь значительному отряду приходится располагаться на открытомъ воздухѣ, среди гніющихъ болотъ, зачастую подъ проливнымъ дождемъ, что въ этой странѣ крайне вредно отзывается на здоровьи.

Населеніе. Жители прибрежья тщедушные, слабосильные, изнуренные лихорадками, съ желтыми, измозженными лицами, большими животами и тонкими, слабыми руками и особенно ногами: кромѣ лихорадки, у жителей нерѣдки парши, какъ слѣдствіе худосочія. Съ виду они добродушны, но на дѣлѣ коварны; съ властями низкопоклонны. Ближе къ горамъ населеніе крѣпче, бѣлѣе, красивѣе.

Почти на всемъ низменномъ пространствѣ говорятъ адербейджанскимъ нарѣчіемъ; въ горахъ языкъ талышинскій (древне-мидійскій).

Религія магометанская, шіитскаго толка.

Подобно пернатымъ, и люди, съ наступленіемъ лѣта, спѣшатъ покинуть низины, и навьючивъ свой скарбъ на быковъ, уходятъ въ горы; остаются лишь немногіе для защиты своихъ чалтыковъ отъ нашествія кабановъ.

Общій характеръ береговой дороги. Дорога тянется по песку, вдоль по самому берегу моря, то переходя въ лѣсъ, то снова выходя на берегъ. Двигаться по сухому песку, въ которомъ утопаютъ ноги людей и животныхъ, невообразимо тяжело; кромѣ того, въ этомъ наносномъ пескѣ нерѣдко встрѣчаются выброшенныя прибоемъ и полузанесенныя деревья, на острые сучья которыхъ, скрытые въ пескѣ, часто напарываются животныя. Поэтому

обыкновенно стараются идти вдоль самаго берега, захлестываемаго прибоемъ: въ тѣ мгновенія, когда заплески морскихъ волнъ, обливъ песокъ, отступаютъ въ море, грунтъ уплотняется и движеніе чрезвычайно облегчается. Но подобное путешествіе возможно только въ сравнительно спокойную погоду; во время-же буруна волны забѣгаютъ до самой дюны и тогда приходится идти лѣсомъ, опушка котораго удалена отъ берега шаговъ на 200—600—рѣдко на $^1/_2$ версты. Здѣсь дорога представляетъ собою узкое лѣсное дефиле, крайне стѣснительное для движенія. Могучія вѣтви, которыхъ никто не обрубаетъ, нависаютъ надъ головою путника, нерѣдко переплетаясь между собою и ежеминутно грозя сорвать его съ сѣдла.

Придорожныя деревья такъ густо переплетены вьющимися (и ползучими) колючими растеніями, что съ дороги совершенно не видно множества хуторковъ, разбросанныхъ вдоль всей западной стороны дороги; попасть въ селеніе безъ проводника часто почти невозможно, тѣмъ болѣе, что жилища вдобавокъ бываютъ еще окружены топкими чалтыками и изгородями изъ вороховъ сухой колючки.

Какъ бы ни было сухо, часть лѣсной дороги всегда остается сырою, чалтычныя-же поля топки и едва проходимы даже и въ засуху; только осенью, когда рисъ снятъ, а чалтыки не успѣли наводнить вновь, по нимъ можно еще кое какъ пробираться, погрязая однако по колѣно.

Въ лѣсъ иногда приходится переходить еще и по другой причинѣ.

Песчаные заносы въ устояхъ рѣкъ, то образуясь, то вновь размываясь, не всегда бываютъ настолько плотны, чтобы выдержать всадника съ конемъ; въ устьяхъ нѣкоторыхъ рѣчекъ образуются пучины, мгновенно засасывающія попавшую въ нихъ лошадь, а иногда и всадника. Наибольшая борьба морскаго прибоя и рѣчнаго теченія происходитъ противъ середины русла; поэтому здѣсь-же образуется и наивысшая часть наноса. Излишекъ накопившейся воды, ища себѣ выхода, естественно устремляется въ болѣе низменныя и въ то же время менѣе плотныя мѣста наноса, т. е. по сторонамъ его, гдѣ обыкновенно и образуется вышеупо-

мянутое ослабленіе грунта (а), а при болѣе значительномъ напорѣ воды даже и прорвы.

Этимъ же объясняется также почему, при своемъ впаденіи въ море, рѣки обыкновенно образуютъ колѣно.

Хотя туземцамъ въ большинствѣ случаевъ и извѣстны мѣста подобныхъ зажоръ, но, такъ какъ—по наружному виду песокъ, покрывающій ихъ, ничѣмъ не отличается отъ окружающаго, то они предпочитаютъ подниматься нѣсколько *вверхъ* по теченію и *лѣсомъ* обходить эти предательскія мѣста.

Иногда, впрочемъ, даже съ гораздо бóльшимъ удобствомъ, но только въ *совершенно* тихую погоду, переправляются *ниже* заноса, т. е. по самому дну моря.

Подробное описаніе дороги отъ Астары до Энзели. Отъ Астары до Энзели, слѣдуютъ все время берегомъ моря,—125 верстъ. Но дорогою приходится постоянно то объѣзжать пни и корчаги, то втягиваться въ лѣсъ, то снова выходить на песчаный берегъ; все это очень затрудняетъ слѣдованіе, и въ общемъ удлиняетъ путь верстъ на 15—20, такъ что разстояніе отъ Астары до Энзели можно принять равнымъ 125 + 15 = 140 вер.

У переправы черезъ рѣку Астаринку дорога раздѣляется:

1) Одна (горная) идетъ на западъ въ городъ Ардабиль;

2) другая (прямо на югъ)—берегомъ моря въ городъ Энзели.

Рѣка Астаринка Астара-чай близь устья раздѣляется на два главныхъ рукава: сѣверный (лѣвый) таможня считаетъ за границу между Россіею и Персіею; богатую-же дельту и южный рукавъ Астаринки она признаетъ принадлежащими Персіи. На лѣвомъ берегу лѣваго рукава расположено ничтожное урочище—русская Астара, съ пограничною таможнею; переправа въ бродъ черезъ этотъ рукавъ возможна лишь въ ясную погоду и при томъ когда таянія снѣговъ въ горахъ; но въ виду необходимости постояннаго сообщенія, въ таможнѣ имѣется лодка, на которой въ большую воду и совершается переправа. Въ дельтѣ рѣки Астаринки раскинулось большое селеніе—Персидская Астара, съ хорошимъ базарамъ. Съ юга селеніе обтекаетъ другой, правый (южный) рукавъ рѣки Астаринки, съ болотистыми берегами; черезъ него построенъ длинный (около 25 саженъ) и довольно широкій дере-

вянный мостъ; устои его еще крѣпки, но настилка крайне не надежна.

На протяженіи первыхъ 3—4 верстъ дорога отходитъ довольно далеко отъ берега, минуя болотистыя устья рѣки Астаринки: слѣва (съ востока) песчаная дюна, заросшая гранатой; справа (съ запада)—сначала болото, густо заросшее камышемъ, а далѣе лѣсъ. Затѣмъ дорога выходитъ на берегъ, который уже почти и не покидаетъ вплоть до города Энзели.

На полдорогѣ между Астарою и Энзели, впадаетъ р. Лисаръ-Рудъ; устье ея обходится лѣсомъ; бродъ глубокій. На южномъ берегу рѣки находится караванъ-сарай Лисаръ; онъ построенъ частью изъ камыша, обмазаннаго глиною, частью изъ саманнаго кирпича и разгороженъ на множество небольшихъ клѣтушекъ безъ оконъ съ одними только дверями, выходящими внутрь двора, служащихъ лавками и образующихъ собою обширный 4-хъ угольный дворъ; здѣсь бываетъ довольно оживленная ярмарка.

Въ 15—16 верстахъ отъ Лисара впадаетъ въ Каспійское море самая большая изъ описываемыхъ рѣкъ—Кяргяръ-Рудъ, въ устье ея постоянно заходятъ за рыбой небольшія парусныя суда.

Верстахъ въ 12—14 южнѣе рѣки Кяргяръ-Руда—рѣка Аланъ-Рудъ; она течетъ по широкому руслу; въ сухое время года впадаетъ въ море нѣсколькими рукавами; переправа совершается нѣсколько выше впаденія; бродъ глубокій. На лѣвомъ берегу рѣки большое селеніе Аламанъ съ большимъ базаромъ, на которомъ, кромѣ мяса, съѣстныхъ припасовъ и мѣстныхъ произведеній, продаются даже красные товары московскаго издѣлія.

Версты 3—4 южнѣе, расположено небольшое селеніе Холасера, лежащее при устьѣ рѣки того-же наименованія.

Вокругъ на значительное пространство лѣсъ вырубленъ и разведены чалтыки. Не доходя верстъ 25-ть до Энзели, дорогу пересѣкаетъ р. *Шефи-Рудъ.* На лѣвомъ (сѣверномъ) берегу ея устья находится большой *караванъ-сарай Кафурчалъ;* къ юго-западу отъ него отходитъ дорога на Рештъ; сначала она поднимается вверхъ по р. Шефи-Рудъ, а затѣмъ огибаетъ Энзелійскій заливъ съ юга.

Нѣсколько южнѣе рыбная ватага Али-кямъ; она принадлежитъ

персіянину Хаджи-Миръ-Мустафа, но рабочіе на ней русскіе— изъ Астрахани.

Верстахъ въ 16—17 отъ г. Энзели большое, сильно раскинувшееся селеніе *Кепречалъ*; на 5-ти верстной картѣ оно должно находиться между дер. Чавиджаръ баз. и Кечалъ-Магаля; хорошій базаръ.

Песчаный валъ, сопровождавшій почти все время (за исключеніемъ весьма небольшихъ перерывовъ) дорогу изъ Астары до Энзели, нѣсколько южнѣе устья рѣки Шефи-Руда, замѣтно поднимается, становится вдвое выше и шире, и уже непрерывно плотиною, тянется вдоль всей узкой песчаной косы, отдѣляющей Энзелійскій заливъ отъ Каспійскаго моря.

По обѣ стороны этого вала идутъ двѣ параллельныя между собою дороги:

первая (сѣверная) идетъ по голому песку;

вторая (южная), проходящая черезъ деревню Кепречалъ, направляется по тонкому слою наносной почвы, хотя и едва прикрывающему сыпучій песокъ, но заросшему частью гранатами акаціями-мимозами и ежевикой, частью тутовыми (шелковичными) плантаціями, принадлежащими довольно многочисленнымъ въ этомъ мѣстѣ селеніямъ.

Не доходя нѣсколько верстъ до Энзели, береговой валъ постепенно понижается, а южная дорога переходитъ на самый берегъ Энзелійскаго залива, густо заросшаго камышемъ и гигантскимъ тростникомъ въ нѣсколько саженъ высоты. Здѣсь болѣе чѣмъ гдѣ бы то ни было въ другомъ мѣстѣ, даже въ самое здоровое время года, воняетъ гнилью и въ воздухѣ густо носятся болотныя міазмы.

Каспійское море. На всемъ протяженіи отъ Астары до Энзели, берегъ хорошо укрѣпленъ почти непрерывнымъ песчанымъ наносомъ (дюною). Море близь береговъ глубоко, но совершенно открыто и бурунъ бываетъ весьма силенъ; въ особенности свирѣпствуетъ зимою NO.

Суда останавливаются въ двухъ пунктахъ: противъ Астары и противъ Энзели. Хотя противъ урочища Астары суда и становятся на якорѣ и даже грузятся персидскими товарами, но эта

остановка объясняется лишь тѣмъ, что, во 1-хъ, Астара пограничная таможня, въ которой сходятся дороги изъ Энзели, Решта, Ардабиля и Ленкорана; а во 2-хъ, море противъ нея весьма глубоко; но, при малѣйшемъ бурунѣ, суда, минуя не менѣе опасную остановку на совершенно открытомъ Ленкоранскомъ рейдѣ, спѣшатъ укрыться за островъ Сару (14 верстъ къ сѣверу отъ г. Ленкорана и 47 верстъ отъ Астары), на одинъ изъ лучшихъ рейдовъ Каспійскаго моря.

Мелкія парусныя суда изъ Баку (бакинки) и Энзели, рѣшаются, держась однако берега, спускаться за грузомъ рыбы до деревни Лисара и устья Кяргяръ-Руда (полъ пути между Астарою и и Энзели); но, во 1-хъ, подобное плаваніе сопряжено съ большимъ рискомъ, а во 2-хъ, при малѣйшемъ бурунѣ, онѣ стараются какъ можно скорѣе заскочить въ ближайшее устье рѣки, или прорву морца.

Энзелійскій заливъ на всемъ протяженіи отдѣляется отъ моря узкою, длинною, песчаною дюною. Бассейнъ его наполняется нѣсколькими прѣсными рѣчками, довольно многоводными, благодаря чему вода въ немъ *прѣсная*. Главнымъ истокомъ его въ море служитъ проливъ, отдѣляющій г. Энзели отъ крѣпости, выстроенной у дер. Газіянъ, на противуположномъ, восточномъ берегу пролива. Но отъ времени до времени дюна, при особенно большомъ напорѣ воды, прорывается и въ другихъ мѣстахъ; тогда въ образовавшіяся прорвы могутъ проходить даже суда; впрочемъ, подобные каналы обыкновенно существуютъ не долго и затѣмъ снова затягиваются прибойнымъ пескомъ.

Глубина залива отъ 2 до 5 саженъ. Въ заливѣ, на открытомъ его пространствѣ, бываютъ довольно сильныя и опасныя бури; но въ немъ, къ югу и юго-востоку отъ Энзели, расположена группа островов, отдѣленныхъ другъ отъ друга глубокими и совершенно безопасными отъ вѣтровъ каналами. Одинъ изъ этихъ островов (Міанъ-Магале или Міанъ-Пуштэ) расположенъ какъ разъ противъ г. Энзели и образуетъ каналъ въ нѣсколько сотъ шаговъ шириною и отъ 5 до 7 саженъ глубиною.

Собственно въ самомъ Энзелійскомъ заливѣ могли-бы помѣститься всѣ суда Каспійскаго моря, становясь при томъ на якорѣ лишь въ нѣсколькихъ шагахъ отъ берега.

Но всѣ прекрасныя свойства залива пропадаютъ непроизводительно, такъ какъ въ него для судовъ *нѣтъ постояннаго входа*: заливъ соединяется съ моремъ короткимъ проливомъ въ $^1/_2$ версты длиною и до 400 шаговъ шириною; глубина пролива въ нѣкоторыхъ мѣстахъ не превосходитъ 6 футъ и при томъ крайне измѣнчива. Благодаря этому, въ него могутъ входить лишь мелкія суда, но и то только въ спокойную погоду, такъ какъ на отмели (банкѣ), преграждающей входъ въ проливъ, частью вслѣдствіе мелководья, частью вслѣдствіе борьбы морскаго прибоя съ теченіемъ изъ залива, при малѣйшемъ волненіи, образуется страшный баръ, рокотъ котораго заглушаетъ голосъ человѣческій; волны разбѣгаются далеко по морю и даютъ себя знать иногда на глубинѣ 8 сажень (56′); при этомъ вѣтры совершенно безпрепятственно гуляютъ по открытому рейду; вдобавокъ дно весьма неровно, а слѣдовательно и глубина его измѣнчива. Вслѣдствіе всѣхъ этихъ причинъ, суда могутъ становиться на якорѣ только на весьма большой глубинѣ и при томъ въ тихую погоду; но едва начинаетъ свѣжѣть вѣтеръ, какъ суда спѣшатъ укрыться или въ Астрабадскомъ заливѣ, или за островомъ Сарòю. Особенно сильны бываютъ бури безъ дождя; проливной-же дождь въ значительной степени прибиваетъ волну.

Сообщеніе судовъ, стоящихъ на открытомъ рейдѣ, съ заливомъ, т. е. перевозка товаровъ, доставка пассажировъ и пр., производится, однако, только въ довольно спокойную погоду, на киржимахъ (плоскодонныхъ баржахъ), а пассажировъ—еще и на русскомъ паровомъ катерѣ „Энзели“.

Изъ всего вышесказаннаго ясно, что вся сила Энзели, конечно, не въ жалкомъ подобіи крѣпости, расположенной на восточномъ берегу пролива, полуразрушившейся, безъ артиллерійскаго вооруженія и вообще никуда не годной, а именно въ *барѣ*, гуляющемъ на 6-ти футовой измѣнчивой глубинѣ и надежнѣйшимъ образомъ прикрывающемъ заливъ, не только не позволяя судамъ, при малѣйшей непогодѣ, становиться близко къ проходу, но и совершенно прерывая всякое сообщеніе.

Городъ Энзели небольшой (3/т. жителей), но имѣетъ громадное значеніе въ торговомъ отношеніи: онъ служитъ складочнымъ мѣстомъ для русскихъ товаровъ и, въ тоже время, портомъ для

городовъ Решта и Тегерана, съ которыми соединенъ *единствен-нымъ разработаннымъ* торговымъ путемъ, пересѣкающимъ Эльбурзскій хребетъ.

Съ песчаной дороги, идущей между моремъ и камышами, сразу въѣзжаешь въ узкіе переулки, извивающіеся среди роскошнѣйшихъ, увѣшанныхъ плодами, апельсинныхъ, лимонныхъ, померанцевыхъ и цитронныхъ (бадрянка) садовъ. Темная листва ихъ такъ роскошна и густа, что солнечные лучи едва проникаютъ сквозь нее, благодаря чему плоды не дозрѣваютъ, кислы и безъ аромата; но величина ихъ громадна: бадрянки бываютъ почти въ человѣческую голову.

Видъ города опрятный; стѣны садовъ преимущественно кирпичныя; дома построены частью изъ кирпича, частью изъ дерева. Въ городѣ шахскій садъ; онъ выходитъ на морской берегъ и состоитъ изъ отдѣльныхъ, огороженныхъ кирпичными стѣнами, квадратныхъ дворовъ, засаженныхъ аллеями апельсинныхъ и померанцевыхъ деревьевъ; попадаются и куртины съ цвѣтами. Запустѣніе, безпорядокъ и грязь образцовые.

Дворецъ Шаха, помѣщающійся въ саду, состоитъ изъ нѣсколькихъ отдѣльныхъ квадратныхъ зданій; внутренность ихъ представляетъ собою ряды какихъ-то клѣтушекъ, безъ печей, съ кирпичнымъ поломъ и выходомъ прямо на открытую галлерею, или на дворъ, большею частью безъ сообщенія между собою, крайне не уютныхъ, съ миріадами блохъ, а гдѣ имѣются половики, то и вшей.

Среди этихъ построекъ высится отдѣльно стоящая шахская башня въ нѣсколько этажей.

Сообщеніе Энзели съ Рештомъ. Дальнѣйшее сообщеніе внутри залива производится на киржимахъ и отчасти на мелкихъ судахъ (1 русскій и 1 шахскій, еле живой, паровой катеръ), ходящихъ между г. Энзели и глубокимъ устьемъ рѣки Дагна-Пиръ-Базаръ (Сіарбударъ). Здѣсь, въ 15 верстахъ отъ Энзели, устроена пристань, къ которой киржимы подходятъ вплотную; товары выгружаются, перекладываются на вьюки и идутъ далѣе по сухопутной дорогѣ въ г. Рештъ (8—9 верстъ).

Эта дорога составляетъ начало главнаго пути, переваливаю-

щаго Эльбурзскій хребетъ и идущаго черезъ Менджиль и Казвинъ въ Тегеранъ.

От Энзели до Решта 15 + 8 = 23 версты.

Отъ Решта до Тегерана—277 верстъ.

Отъ Энзели до Тегерана—300 верстъ.

Кромѣ того, Энзели, въ сухое время года, имѣетъ сообщеніе съ г. Рештомъ еще и сухимъ путемъ, по весьма кружнымъ, пересѣченнымъ и топкимъ дорогамъ, идущимъ по болотамъ, въ обходъ залива, съ обѣихъ его сторонъ.

Описаніе дороги изъ города Казвинъ въ Рештъ—Фюменъ—Астару—Ардебиль—Зенджанъ и обратно въ Казвинъ.

Рекогносцировка 1890 г. гв. поручика ***Блюмера*** (съ картою).

Дорога изъ города Казвинъ въ городъ Рештъ пролегаетъ на разстояніи 22 в., до деревни Ага-Баба въ западномъ направленіи. Далѣе она дѣлится на 2 пути, изъ которыхъ кратчайшій идетъ на сѣверо-западъ черезъ перевалъ Харзанъ къ рѣкѣ Мулла-Али. Другая дорога держится прежняго направленія и проходитъ черезъ деревню Бекендэ, откуда она спускается къ верховьямъ рѣки Мулла-Али. Повернувъ затѣмъ на сѣверъ и слѣдуя на протяженіи 30 в. внизъ по теченію рѣки, дорога эта соединяется съ первымъ путемъ у почтовой станціи Пачинаръ, расположенной на лѣвомъ берегу рѣки Мулла-Али.

Общее протяженіе дорогъ отъ деревни Ага-Баба до почтовой станціи Пачинаръ составляетъ черезъ перевалъ Харзанъ 40 в., черезъ деревню Бекендэ 55 в.

Недалеко отъ вышеупомянутой почтовой станціи рѣка Мулла-Али впадаетъ въ рѣку Шахрудъ, на правый берегъ которой переходитъ дорога по кирпичному мосту. Затѣмъ она пролегаетъ берегомъ этой рѣки до впаденія сей послѣдней въ рѣку Кызылъ-Узанъ, у деревни Менджилъ, расположенной около 24 в. къ сѣверо-западу отъ почтовой станціи Пачинаръ.

Путь переходитъ по большому кирпичному мосту черезъ рѣку Кызылъ-Узанъ, которая здѣсь принимаетъ названіе Сефидъ-Рудъ.

и пролегаетъ далѣе, на протяженіи 45 в., очень неудобной тропинкой по крутымъ скатамъ горъ ущелья рѣки. Затѣмъ путь спускается съ горъ въ прибрежную съ Каспійскимъ моремъ плодородную Гиланскую равнину, въ которой, въ разстояніи 40 в. отъ горъ, расположенъ городъ Рештъ. Итакъ общее протяженіе дороги отъ города Казвинъ въ городъ Рештъ черезъ перевалъ Хорзанъ составляетъ 174 в. При обходѣ перевала черезъ ущелье Мулла-Али разстояніе это увеличивается на 15 верстъ.

Мѣстность, по которой пролегаетъ путь, сначала населена и стоитъ частью подъ посѣвами и фруктовыми садами, по достиженіи же горъ, до выхода дороги въ равнину, селенія встрѣчаются лишь рѣдко. Между послѣдними заслуживаетъ вниманія группа деревень, расположенная въ 9 в. къ сѣверу отъ мѣста впаденія Шахруда въ рѣку Кызылъ-Узанъ, и носящая общее названіе Рудбаръ. Растительность показывается въ первый разъ въ видѣ большой рощи на полъ-пути между почтовыми станціями Пачинаръ и Менджилъ, затѣмъ, у послѣдняго мѣста и у ближайшихъ деревень, встрѣчаются масличныя деревья въ небольшомъ количествѣ. Но у деревень Рудбаръ, гдѣ находятся настоящіе лѣса, культура этого дерева составляетъ главное занятіе мѣстныхъ жителей. Далѣе горы постепенно покрываются сначала кустарникомъ, затѣмъ все болѣе и болѣе густымъ лѣсомъ, который тянется вплоть до самаго Каспійскаго моря. Въ остальныхъ мѣстахъ топливомъ служитъ обыкновенно кизякъ, т. е. смѣсь сушенаго навоза съ рубленной соломой, и, въ рѣдкихъ случаяхъ, лѣсъ, получаемый изъ садовъ. Въ городѣ Казвинъ въ послѣднее время распространяется употребленіе мѣстнаго каменнаго угля.

Безостановочное колесное движеніе изъ города Казвинъ въ городъ Рештъ невозможно; чтобы провезти орудія и повозки, пришлось бы ихъ таскать на рукахъ на значительномъ разстояніи.

Особыя затрудненія представляетъ путь отъ деревни Менджилъ до выхода дороги изъ горъ, затѣмъ перевалъ Харзанъ, при обходѣ его, спускъ отъ деревни Бекендэ въ ущелье рѣки Мулла-Али.

Отъ конца весны до середины лѣта рѣка Сефидъ-рудъ обыкновенно доступна для плоскодонныхъ баржъ. Пользуясь этой рѣчкой,

можно безъ особаго труда доставить предметы значительной тяжести отъ Каспійскаго моря до деревни Менджилъ, откуда, до станціи Пачинаръ, колесное движеніе возможно. Черезъ перевалъ Харзанъ, который удобнѣе обходнаго пути черезъ деревню Бекендэ, пришлось бы мѣстами таскать тяжести на рукахъ, но, спустившись съ него, колесное движеніе до города Казвина, на протяженіи 30 в., не представляетъ никакого затрудненія.

Такимъ образомъ были доставлены черезъ Казвинъ въ Тегеранъ паровозы и вагоны для узкоколейной желѣзной дороги изъ столицы въ мѣстечко Шахъ-Абдулъ-Азымъ.

Надо однако замѣтить, что вслѣдствіе быстроты теченія, баржи не могутъ подыматься по рѣкѣ Сефидъ-рудъ во время половодія. Самое удобное время для навигаціи—обыкновенно отъ конца мая до середины іюля, послѣ чего рѣка опять дѣлается слишкомъ мелководной. Впрочемъ, можетъ быть, что помощью плоскодонныхъ паровыхъ катеровъ, можно было бы пользоваться рѣкой и раньше, т. е. во время половодія.

Описаніе пути. Дорога изъ города Казвина въ городъ Рештъ выходитъ изъ перваго мѣста въ западномъ направленіи и пролегаетъ по равнинѣ, которую ограничиваетъ съ сѣвера, въ разстояніи 6 верстъ, отроги Эльбурскаго хребта, съ юга, въ разстояніи 25 верстъ, друга горная цѣпь. По мѣрѣ удаленія отъ города, путь незамѣтно приближается къ сѣвернымъ горамъ.

На протяженіи 22 верстъ, до деревни Ага-Баба, дорога удобна для колеснаго движенія, которое лишь весной, во время таянія снѣговъ, затрудняется разливомъ незначительныхъ и большею частью совершенно высохшихъ рѣчекъ, которыя перерѣзываютъ путь.

Непосредственно за Рештскими воротами, находящимися въ западномъ участкѣ города Казвина, дорога переходитъ по исправному, по небольшому кирпичному мосту черезъ незначительную рѣчку; пройдя затѣмъ 1 версту, она оставляетъ влѣво крытое кирпичное водохранилище и перерѣзывается, въ 3 верстахъ отъ города, небольшимъ ручьемъ, черезъ который, какъ и черезъ всѣ послѣдующіе, встрѣчающіеся по пути, переходятъ въ бродъ.

Здѣсь оканчиваются фруктовые сады, которые, начиная отъ Казвина, тянутся по обѣимъ сторонамъ дороги. Сады эти не ого-

рожены, но въ виду болѣе удобнаго орошенія, разбиты на прямоугольники различной величины, земляными насыпями, высотою въ 1 аршинъ, которыми задерживается вода, пускаемая изъ ирригаціонныхъ канавъ.

Далѣе путь оставляетъ вправо другое кирпичное водохранилище, опять перерѣзывается ручейкомъ и пролегаетъ по степи, мѣстами засѣянной хлѣбами.

Въ 12 верстахъ отъ города путь перерѣзывается оросительной канавой и оставляетъ влѣво небольшую деревню Низамабадъ, состоящую изъ 35 глиняныхъ дворовъ. Здѣсь дорога раздѣляется на 2 пути, изъ коихъ лѣвый уклоняется нѣсколько на югъ и ведетъ къ деревнѣ Елабадъ, расположенной у притока рѣки Мулла-Али, другой держится прежняго направленія и перерѣзывается нѣсколько разъ оросительной канавой, выведенной изъ рѣчки, которая въ свою очередь пересѣкаетъ дорогу въ 14 верстахъ отъ города Казвина. Рѣчка эта послѣ продолжительныхъ дождей достигаетъ до 10 саж. ширины и до $2^1/_2$ ф. глубины и представляетъ тогда серьезное препятствіе для колеснаго движенія; но въ обыкновенное время она мелководна и въ бродъ легко проходима.

Пройдя еще 3 версты, правѣе пути находится небольшое село Хуссейнабадъ, затѣмъ, въ разстояніи 22-хъ верстъ отъ города Казвина, дорога перерѣзывается рѣчкой, шириною въ 3 саж., и входитъ въ деревню Ага-Баба, состоящую изъ ста дворовъ, построенныхъ изъ глины. Въ деревнѣ находится каравансарай; наружная ограда существуетъ лишь мѣстами въ видѣ тонкой глиняной стѣны.

Пройдя отъ деревни Ага-Баба $^3/_4$ в., дорога раздѣляется на 2 пути, изъ коихъ одинъ идетъ въ сѣверо-западномъ направленіи, черезъ перевалъ Харзанъ, другой въ обходъ послѣднему, черезъ деревню Бекендэ и ущелье рѣки Мулла-Али.

1) Дорога изъ деревни Ага-Баба на почтовую станцію Пачинаръ, черезъ перевалъ Харзанъ, идетъ въ сѣверо-западномъ направленіи, сначала по мѣстности ровной, но, пройдя 3 версты, она переходитъ черезъ незначительную возвышенность, съ которой спускается къ рѣчкѣ, протекающей между двумя холмами, на юго-востокъ. Пройдя черезъ нее въ бродъ, путь подымается вверхъ по

правому ея берегу косогоромъ, по отрогу, выходящему изъ Хорзанскихъ горъ, и спускается отлого къ деревнѣ Мезре.

Послѣдняя расположена по ущелью маленькой рѣчки и состоитъ изъ 50 скверно построенныхъ глиняныхъ домовъ; отдѣльно отъ деревни стоитъ хорошая почтовая станція съ каравансараемъ.

Путешественники неохотно ночуютъ въ Мезре, вслѣдствіе нахожденія здѣсь ядовитаго клопа, такъ называемаго „гарибъ-гезъ“.

Отъ Мезре дорога идетъ сначала вверхъ по лѣвому берегу рѣчки, затѣмъ она проходитъ черезъ нее и подымается отлого на невысокую горную цѣпь, по холмистой вершинѣ коей пролегаетъ на разстояніи 3 верстъ, послѣ чего спускается къ другому ручью, перерѣзывающему путь. Вслѣдъ за легкимъ подъемомъ, послѣдній опять спускается, постепенно и не круто, къ незначительной деревнѣ Измаилъ-Абадъ. Передъ послѣднимъ мѣстомъ дорога перерѣзывается ручейкомъ, который здѣсь соединяется съ другою рѣчкою, приходящею съ сѣверо-запада. Путь идетъ, между 2 вершинами, вверхъ по лѣвому берегу второй рѣчки, до ея источника, переваливаетъ затѣмъ черезъ небольшую возвышенность къ подошвѣ Харзанской горы. Затѣмъ она перерѣзывается небольшой Харзанской рѣчкой, которая проходитъ съ сѣвера, мѣняетъ направленіе на сѣверо-западъ и впадаетъ около станціи Пачинаръ въ рѣку Мулла-Али. Далѣе путь опять почти ровенъ, имѣя правѣе себя гору, лѣвѣе рѣчку Харзанъ, ущелье коей постепенно все болѣе и болѣе углубляется. Лѣвый берегъ рѣчки также гористый.

Пройдя отъ Измаилабада 10 верстъ, дорога достигаетъ деревни Харзанъ, состоящей приблизительно изъ 60 дворовъ и расположенной среди горъ. За этой деревней слѣдуетъ сначала небольшой подъемъ, затѣмъ продолжительный и крутой спускъ въ 2000 ф. Дорога, которая имѣетъ ширину въ $1^1/_2$ саж., вьется внизъ по скатамъ горъ и пролегаетъ большею частью косогоромъ. Затѣмъ, достигнувъ подошвы самихъ горъ, она еще спускается—этотъ разъ отлого—на протяженіи 5 верстъ, по холмистой и песчаной мѣстности, переходитъ бродомъ черезъ рѣку Мулла-Али и достигаетъ почтовой станціи Пачинаръ, расположенной по лѣвому берегу рѣки.

Общее протяженіе дороги отъ деревни Ага-Баба до станціи Пачинаръ составляетъ около 35 верстъ. Колесное движеніе возможно, хотя съ трудомъ, до деревни Харзанъ; но оттуда до почтовой станціи Пачинаръ дорога, кромѣ большой крутизны, представляетъ еще то неудобство, что, какъ сказано выше, она большею частью пролегаетъ косогоромъ.

Экипажи, отправляемые изъ Россіи въ Тегеранъ, перетаскиваются до деревни Харзанъ на рукахъ и поддерживаются канатами. Далѣе обыкновенно запрягаютъ лошадей, но все-же при каждомъ экипажѣ необходимо небольшое количество пѣшихъ рабочихъ.

Переправа черезъ рѣку Мулла-Али обыкновенно не представляетъ никакого затрудненія, но весной, во время таянія снѣговъ и послѣ сильныхъ дождей, она увеличивается иногда до ширины въ 20 саж. и дѣлается до того глубокой, что переправа вовсе невозможна. Послѣднее случается однако очень рѣдко.

Ущелье рѣки имѣетъ здѣсь ширину въ 75 саж., но рѣка занимаетъ лишь незначительную часть этого ущелья.

2. Дорога изъ деревни Ага-Баба въ Пачинаръ черезъ деревню Бекендэ и ущелье рѣки Мулла-Али перерѣзывается, въ двухъ верстахъ отъ перваго мѣста, рѣчкой, текущей съ сѣверо-запада на юго-востокъ.

Рѣчка эта обыкновенно мелка и имѣетъ ширину въ 6 саж., русло ея однако въ пять разъ шире и наполняется водой послѣ сильныхъ дождей, такъ что переправа иногда сопряжена съ затрудненіями. Слѣва рѣчка принимаетъ ручей, текущій въ отвѣсныхъ, но невысокихъ земляныхъ берегахъ. Черезъ ручей, у котораго стоитъ мельница, перекинутъ небольшой деревянный мостикъ, шириною въ $1^1/_2$ арш. Но дорога минуетъ его, такъ какъ она достигаетъ рѣчки ниже паденія въ нее ручья.

Послѣ отлогаго спуска въ 20 ф., дорога проходитъ черезъ рѣчку и подымается съ другой стороны нѣсколько круче, футовъ въ 50. Въ разстояніи 1 версты къ югу стоитъ отдѣльная кала.

Затѣмъ, сѣвернѣе дороги, въ разстояніи $3^1/_2$ верстъ, виднѣется небольшая деревня и фруктовый садъ. Далѣе, въ разстояніи 6 верстъ отъ Ага-Баба, ручей, приходящій съ сѣвера и протекающій черезъ незначительное село, перерѣзываетъ путь; черезъ другія

5 верстъ дорога встрѣчаетъ деревню Куинъ, состоящую изъ 40 дворовъ. Къ сѣверу, въ разстояніи 5 верстъ, находится деревня Мезре, къ сѣверо-западу въ разстояніи 5 верстъ Тазекешъ. Черезъ Куинъ протекаетъ ручей и выведенная изъ онаго оросительная канава. Далѣе путь постепенно спускается къ деревнѣ Бекендэ; по обѣимъ сторонамъ, по холмамъ, расположены поля. Лѣвѣе дороги протекаетъ ручеекъ, который, черезъ 2 версты, впадаетъ въ болѣе значительный ручей, приходящій съ сѣвера и перерѣзывающій путь, послѣ чего онъ поварачиваетъ на западъ. У подножія горъ, въ разстояніи 2 верстъ, находится деревня Хесамабадъ. Деревня Бекендэ находится въ разстояніи 17 верстъ отъ деревни Ага-Баба; она построена изъ глины и имѣетъ приблизительно 100 дворовъ; наружной ограды нѣтъ. Около доревни находятся хорошіе фруктовые сады и хлѣбныя поля.

Далѣе дорога спускается круто, но непродолжительно къ ручейку, приходящему съ сѣвера и впадающему въ ручей, который, какъ сказано выше, перерѣзываетъ путь нѣсколько восточнѣе деревни Бекендэ, и поварачиваетъ затѣмъ на западъ. Дорога проходитъ черезъ первый и пролегаетъ затѣмъ вдоль праваго берега главнаго ручья. Черезъ 3 версты путь дѣлается очень сквернымъ: то спускается къ самому ручью, то подымается на нѣсколько сотъ футъ по крутымъ каменистымъ скатамъ. Ручей постепенно увеличивается отъ большаго числа ручейковъ, которые онъ принимаетъ съ обѣихъ сторонъ.

Пройдя отъ Бекендэ $4^1/_2$ верстъ, дорога вьется внизъ по очень крутому скалистому скату, высотою въ 600 ф., и проходитъ 2 раза черезъ ручей, который течетъ здѣсь въ дикомъ горномъ ущельѣ. Скалы лѣваго берега мѣстами совершенно отвѣсны и подымаются до 1000 ф.; на правомъ берегу, горы нѣсколько ниже и менѣе круты. Ручей оканчивается въ разстояніи 6 верстъ отъ деревни Бекендэ и впадаетъ въ рѣчку, вытекающую изъ горнаго ущелья съ юго-востока.

Черезъ версту рѣчка эта впадаетъ въ рѣку Мулла-Али. Дорога, которая здѣсь нѣсколько удобнѣе, пролегаетъ вдоль праваго берега первой, затѣмъ по ущелью главной рѣки.

Рѣка Мулла-Али течетъ въ дикомъ ущельѣ между крутыми

скалистыми горами. Ширина ущелья около 50 саж., но рѣка не занимаетъ собой всего этого пространства. Во время мелководія она протекаетъ по каменистому руслу, мелкими ручьями, которые то соединяются между собой, то опять расходятся. Въ это время караваны могутъ слѣдовать безъ всякаго труда, до станціи Пачинаръ, по самому руслу рѣки. Для колеснаго же движенія путь представляетъ то неудобство, что русло рѣки засыпано камнемъ и щебнемъ.

Во время таянія снѣговъ и послѣ сильныхъ дождей рѣка разливается. Она протекаетъ со страшной быстрой, разбиваясь на нѣсколько рукавовъ, которые отъ времени до времени опять соединяются между собой. Переправа въ бродъ дѣлается, по мѣрѣ слѣдованія внизъ по теченію, все болѣе и болѣе затруднительной и наконецъ совершенно невозможной, такъ какъ рѣка принимаетъ съ обѣихъ сторонъ большое количество ручейковъ и рѣчекъ.

По склонамъ горъ тянутся тропинки, но пользоваться ими во время половодія нельзя, такъ какъ онѣ постоянно переходятъ съ одного берега рѣки на другой, что обусловливается большой крутизной горныхъ скатовъ.

20 апрѣля нынѣшняго года составитель записки поѣхалъ въ Пачинаръ черезъ ущелье Мулла-Али во время половодія. Пришлось переправляться 15 разъ черезъ рѣку вплавь, что, вслѣдствіе быстроты ея теченія, было возможно не иначе, какъ помощью длинныхъ канатовъ, которыми мы запаслись [1]).

Около 12-ти верстъ отъ деревни Бекендэ рѣка принимаетъ съ лѣвой стороны ручеекъ, у котораго стоитъ мельница, еще черезъ 4 версты впадаетъ въ нее справа рѣчка, шириною въ 4 с. Окрестныя горы все болѣе и болѣе подымаются; затѣмъ дорога оставляетъ вправо, въ горахъ, небольшой кишлакъ, т. е. зимовку кочевниковъ. (По рѣкѣ Мулла-Али кочуютъ курды). Эти кишлаки состоятъ изъ глиняныхъ мазанокъ, кубической формы, съ однимъ низкимъ отверстіемъ для входа, которое, во время холода, завѣшивается войлочными коврами (кошмами). Отверстія

[1]) На картѣ, въ главныхъ чертахъ, обозначена дорога во время половодія рѣки Мулла-Али.

эти всегда обращены въ одну сторону. Другой кишлакъ находится по лѣвому берегу рѣки, въ разстояніи 4-хъ вер. отъ 1-го, затѣмъ, недалеко отъ перваго кишлака, правѣе рѣки, стоятъ отдѣльныя сакли.

Около 22-хъ верстъ отъ деревни Бекендэ, рѣка Мулла-Али принимаетъ съ востока значительный притокъ, у праваго берега коего стоитъ большой кишлакъ, состоящій приблизительно изъ 150 мазанокъ. Мѣстность постепенно теряетъ дикій свой характеръ и окрестныя горы значительно понижаются.

Въ разстояніи 25-ти верстъ отъ дер. Бекендэ, по лѣвому берегу рѣчки, находится деревушка Мулла-Али, состоящая всего изъ 4—5 дворовъ. Около деревушки, черезъ которую протекаетъ ручеекъ, разведено нѣсколько фруктовыхъ садовъ.

Ущелье рѣки здѣсь расширяется до 1 версты; затѣмъ оно снова съуживается; окрестныя горы возвышаются надъ уровнемъ рѣки лишь на нѣсколько сотъ футъ.

Около 8-ми верстъ отъ дер. Мулла-Али расположены 3 зимовки кочевниковъ, изъ нихъ самая большая — кишлакъ Кугирдъ, состоящій изъ 40 мазанокъ.

Пройдя отъ послѣдняго мѣста 4 версты, путь достигаетъ почтовой станціи Пачинаръ, состоящей изъ большаго каменнаго дома, съ дворомъ, окруженнымъ стѣной, и изъ каменнаго каравансарая. Здѣсь харзанская дорога соединяется съ дорогой черезъ Бекендэ и ущелье Мулла-Али.

Въ общемъ дорога черезъ ущелье Мулла-Али имѣетъ относительно харзанской слѣдующіе недостатки:

1. Она длиннѣе на 15 верстъ.

2. Ею можно пользоваться только во время мелководія рѣки.

3. Спускъ отъ деревни Бекендэ къ рѣчкѣ круче и гораздо неудобнѣе спусковъ, которые встрѣчаются по харзанской дорогѣ.

Несмотря на всѣ эти недостатки, караваны зимой часто пользуются дорогой черезъ ущелье Мулла-Али, которое защищено отъ холодныхъ, южныхъ и западныхъ вѣтровъ, и поэтому гораздо меньше Хорзана заносится снѣгомъ.

Кромѣ того, двигаясь по ущелью, нельзя заблудиться, что во

время вьюги и мятели часто случается по харзанской дорогѣ, гдѣ ежегодно погибаетъ много людей.

Отъ почтовой станціи Пачинаръ дорога сначала пролегаетъ вдоль лѣваго берега рѣки Мулла-Али въ сѣверномъ направленіи. Пройдя $^1/_2$ версты, она оставляетъ влѣво дворъ со стѣной изъ камня и глины, затѣмъ около 20-ти глиняныхъ сакелъ.

Около 2-хъ верстъ къ сѣверу отъ почтовой станціи Пачинаръ, рѣка Мулла-Али впадаетъ въ рѣку Шахрудъ, которая приходитъ съ востока изъ горнаго ущелья. Общее направленіе рѣки сѣверо-западное; послѣ впаденія въ нее рѣки Мулла-Али она имѣетъ ширину отъ 30—40 саж., но лѣтомъ сильно мелѣетъ, такъ что переправа въ бродъ становится возможною, по крайней мѣрѣ для конницы и пѣхоты.

Къ востоку отъ рѣки, въ разстояніи 4-хъ верстъ, тянется горная цѣпь съ относительною высотою въ 3000 ф. Между цѣпью этой и рѣкой мѣстность холмистая, иногда ровная; по лѣвому берегу тянутся холмы.

Дорога держится сначала въ разстояніи нѣсколькихъ сотъ шаговъ отъ рѣки и пролегаетъ вдоль подножія холмовъ, оставляя вправо, около мѣста впаденія Мулла-Али въ рѣку Шахрудъ, каменный домъ; между путемъ и рѣкой стелется ровная полоса, покрытая полями.

Далѣе путь перемѣняетъ направленіе на сѣверо-западъ, минуетъ нѣсколько отдѣльно-стоящихъ сакелъ и удаляется отъ рѣки до 1 версты.

Холмистая цѣпь, тянущаяся лѣвѣе, поднимается сначала до 800, но понижается затѣмъ опять до 100 ф.

Около $4^1/_2$ верстъ отъ Пачинара дорога поворачиваетъ на сѣверо-востокъ и переходитъ на правый берегъ рѣки, по хорошему каменному мосту, длиною въ 40 саж. и шириною въ 2 с. Мостъ этотъ построенъ въ нѣсколько пролетовъ и имѣетъ длинный и крутой подъемъ до $^3/_4$ своей длины; такая постройка вызвана тѣмъ обстоятельствомъ, что въ этомъ мѣстѣ правый берегъ рѣки превышаетъ лѣвый. За мостомъ дорога опять поворачиваетъ на сѣверо-западъ, подымается футъ въ 100 подъ наклономъ въ 10^0 и пролегаетъ далѣе, на разстояніи 1 вер., по мѣстности вол-

нистой; затѣмъ она отлого спускается къ рѣкѣ, которая здѣсь протекаетъ по равнинѣ, шириною въ 2 версты. Но скоро равнина эта съуживается почти на половину, такъ какъ холмы лѣваго берега рѣки непосредственно подступаютъ къ ней.

По правому берегу, вдоль Шахруда, тянется ровная полоса, шириною отъ 1—$1^1/_2$ вер., мѣстами покрытая посѣвами.

Въ 2-хъ верстахъ отъ моста, на лѣвомъ берегу рѣки, виднѣется большой кишлакъ, затѣмъ дорога, которая удаляется отъ рѣки на нѣсколько сотъ шаговъ, оставляетъ вправо два малыхъ и одинъ большой кишлаки.

Около 5-ти верстъ отъ моста, рѣка Шахрудъ принимаетъ слѣва притокъ, вытекающій изъ горнаго ущелья. Послѣдній имѣетъ 20 саж. ширины, но сама рѣчка небольшая.

Съ правой стороны рѣка принимаетъ ручей, который перерѣзываетъ путь. Послѣ сильныхъ дождей онъ разливается и размываетъ суглинистую почву.

Пройдя еще 2 версты, дорога достигаетъ равнины, ограниченной съ востока холмистою возвышенностью, подошва коей смыта рѣкой, такъ что она отвѣсно подымается футъ въ 20—30. На равнинѣ, которая во время разлива рѣки затопляется, находится роща изъ рѣдкаго, но рослаго лѣса.

Дорога подымается на вышеупомянутую возвышенность до 400 ф., подъ уклономъ въ 20^0, пролегаетъ на нѣсколько сотъ шаговъ вдоль обрыва, послѣ чего опять круто спускается къ рѣкѣ. Затѣмъ слѣдуетъ опять подъемъ подъ наклономъ въ 8^0, послѣ котораго путь постепенно удаляется отъ рѣки, пролегаетъ по мѣстности холмистой, постоянно подымаясь и спускаясь, иногда довольно круто (до 15^0). Здѣсь дорогу перерѣзываетъ ручеекъ, который послѣ дождей сильно размываетъ почву, состоящую изъ глины и хряща.

Пройдя оттуда 5 верстъ, дорога спускается къ другому ручейку, передъ которымъ, съ обѣихъ сторонъ пути, расположены постройки небольшаго каравансарая. Черезъ 1 версту дорога достигаетъ деревни Менджилъ, небольшое, но хорошо содержанное село, безъ наружной ограды; въ Менджилѣ находятся почтовая и телеграфная станціи и каравансарай. Около деревни стоитъ

небольшая роща изъ масличныхъ деревьевъ. Около 2-хъ вер. къ юго-западу отъ деревни рѣка Шахрудъ, впадаетъ въ рѣку Кызылъ-Узанъ, приходящую съ запада. Сліяніемъ этихъ двухъ рѣкъ образуется рѣка Сефидъ-рудъ, которая течетъ на сѣверо-востокъ и впадаетъ въ Каспійское море, восточнѣе города Решта.

Отъ деревни Менджилъ дорога пролегаетъ въ западномъ направленіи, проходитъ черезъ оливковую рощу, оставляетъ влѣво развалины небольшаго каравансарая и спускается незначительно къ рѣкѣ Сефидъ-рудъ, черезъ который переходитъ по большому хорошему каменному мосту, длиною въ 60 саж. и шириною въ $2^1/_2$ саж. Рѣка течетъ въ дикомъ горномъ ущельѣ, мѣстами среди совершенно отвѣсныхъ скалъ.

За мостомъ поднимается до 3000 ф. крутая гора, которая, выступомъ въ 250′ подходитъ къ самому берегу. На этотъ скалистый выступъ взбирается дорога, при чемъ она поворачиваетъ на сѣверо-востокъ. Она представляетъ собой очень неудобную тропинку. Лошади идутъ по узкому желобу, глубиною около 1 фута, который образовался въ скалѣ отъ постояннаго движенія каравановъ. Дно такого желоба покрыто кочками, отстающими другъ отъ друга на разстояніи лошадинаго шага, такъ что вьючныя животныя могутъ ставить ноги только въ опредѣленное мѣсто, т. е. между этими кочками.

Спустившись съ вышепомянутаго горнаго выступа, дорога перерѣзывается ручейкомъ, удаляется на сто шаговъ отъ рѣки, къ которой мѣстность обрывисто понижается, и пролегаетъ далѣе, все подымаясь и спускаясь, высоты отъ 100 до 300 футъ надъ Сефидъ-рудомъ.

На этомъ пространствѣ путь сравнительно удобный, но, пройдя отъ Менджилскаго моста 6 верстъ, онъ спускается скверной тропинкой, продолжительно къ Сефидъ-руду, частью по щебню, частью по голой скалѣ. Затѣмъ дорога опять подымается и удаляется отъ рѣки на нѣсколько сотъ шаговъ; между послѣднимъ и путемъ стоитъ небольшая гора. Далѣе слѣдуетъ непродолжительный, но неудобный спускъ, частью по голой скалѣ, послѣ котораго дорога достигаетъ небольшой деревушки, принадлежащей къ группѣ Рудбаръ.

Деревушка эта расположена на берегу Сефидъ-руда и у опушки рощи изъ масличныхъ деревьевъ. Черезъ $^1/_2$ версты дорога проходитъ черезъ другую деревню, состоящую изъ 30 дворовъ, и также окружена рощами изъ масличныхъ деревьевъ. Оттуда путь пролегаетъ на разстояніи $^1/_4$ вер. по самому руслу рѣки, которая здѣсь, непосредственно у берега, совсѣмъ мелка, подымается на нѣсколько десятковъ футъ и проходитъ черезъ большую деревню, состоящую изъ 150 дворовъ. Берега рѣки отлогіе, въ особенности лѣвый.

За послѣдней деревней путь проходитъ черезъ большую рощу изъ масличныхъ деревьевъ, затѣмъ черезъ незначительную деревушку, за которой дорога перерѣзывается рѣчкой, шириною въ 8 саж. и глубиною въ 1 ф.

Всѣ вышеупомянутыя деревни носятъ общее названіе Рудбаръ, но къ этой группѣ принадлежитъ еще 6 — 8 деревень, расположенныхъ по склонамъ горъ. Горы, между которыми протекаетъ Сефидъ-рудъ, покрываются постепенно растительностью, сначала кустарникомъ, затѣмъ все болѣе и болѣе густымъ лѣсомъ.

Непосредственно за Рудбаромъ, на короткомъ разстояніи, дорога пролегаетъ по узкой ровной полосѣ, которая тянется вдоль берега рѣки. Эта полоса постепенно отмывается Сефидъ-рудомъ; въ одномъ мѣстѣ рѣка врѣзалась до того въ суглинистую почву, что образовала маленькую бухту, оставляя для дороги лишь мѣсто въ 2 саж.; въ скоромъ времени рѣка, вѣроятно, дойдетъ до самой скалы, которая здѣсь очень крута, такъ что придется перемѣнить направленіе дороги.

За послѣдней рѣчкой дорога проходитъ черезъ рощу изъ масличныхъ деревьевъ, перерѣзывается ручейкомъ и подымается до 300 ф. подъ наклономъ въ 15°. Подъемъ этотъ походитъ на тотъ, который находится за Менджилскимъ мостомъ, т. е. онъ совершается по голому камню, въ которомъ караваны вытоптали дорожку. Далѣе, на протяженіи 1 версты, дорога хороша; затѣмъ она круто спускается къ рѣкѣ Сефидъ-рудъ, вдоль берега коей пролегаетъ на короткомъ разстояніи. Затѣмъ рѣка описываетъ дугу и поворачиваетъ на сѣверъ; дорога же оставляетъ рѣку и идетъ на сѣверо-востокъ по хордѣ этой дуги.

При этомъ она подымается подъ наклономъ въ 15^0 на сѣдловину, имѣя между собой и рѣкой гору, высотою въ 800 ф. Затѣмъ путь ровенъ на разстояніи $^1/_2$ версты, послѣ чего еще разъ круто подымается до 500 ф., далѣе путь отлого спускается къ рѣкѣ; къ востоку возвышается приблизительно до 8000′ гора Дульфекъ; между ней и рѣкою находятся болѣе низкія горы. Дорога пролегаетъ на незначительной высотѣ надъ рѣкой, постоянно подымаясь и спускаясь. Пройдя отъ Рудбара 12 вер., она очень круто спускается съ высоты въ 100 ф. въ Рустемабадскую равнину, и перерѣзывается ручейкомъ, текущимъ въ оврагѣ шириною въ 4 саж., через который, вслѣдствіе крутизны глинистыхъ береговъ, переходъ затруднительный. Далѣе дорога обыкновенно пролегаетъ вдоль русла рѣки, во время же половодія по незначительнымъ высотамъ лѣваго берега. Пройдя по равнинѣ 3 версты, путь, который постепенно удаляется отъ рѣки, переходитъ по небольшому деревянному мосту черезъ ручеекъ, за которымъ раскинута небольшая деревушка, и достигаетъ черезъ другія $^3/_4$ вер. почтовой станціи Рустемабадъ.

Послѣдняя состоитъ изъ большаго кирпичнаго дома, съ каравансараемъ, и расположена около $^3/_4$ версты отъ рѣки по отлогой покатости, покрытой хлѣбными полями. Далѣе, до рѣчки, мѣстность ровная и занятая рисовыми полями.

Противъ почтовой станціи рѣка Сефидъ-рудъ, русло которой имѣетъ здѣсь ширину въ 200 саж., принимаетъ справа значительный притокъ. Сосѣднія горы покрыты лѣсомъ и поднимаются до 1000 ф.

За Рустемабадомъ дорога переходитъ по небольшому деревянному мосту, шириною въ 1 саж., черезъ ручеекъ, и, пройдя $1^1/_2$ в. по мѣстности ровной, подымается подъ наклономъ въ 10° до высоты въ 200 ф., причемъ послѣдняя часть подъема совершается по голому камню. Далѣе, на разстояніи 2 в., путь почти ровный, затѣмъ же онъ спускается къ неглубокому горному ручью, шириною въ 8 саж., черезъ который безъ затрудненія переходятъ въ бродъ.

Послѣдняя часть спуска вымощена камнемъ, но мостовая на-

ходится въ такомъ скверномъ состоянiи, что только затрудняетъ движенiе.

Сосѣднiя горы праваго берега рѣки здѣсь покрыты густымъ лѣсомъ, на высотахъ же лѣваго берега стоитъ рѣдкiй лѣсъ и кустарникъ. Далѣе дорога подымается сначала по скверной мостовой до 100 ф., затѣмъ, еще на 300 ф., по скаламъ, идетъ ровно на короткомъ разстоянiи, понижается до ста футовъ и подымается опять до 500 ф. надъ рѣкой. Склонъ горы обрывисто понижается къ Сефидъ-руду и покрытъ лѣсомъ и кустарникомъ.

Далѣе дорога опять спускается, сначала круто и по камнямъ, а затѣмъ болѣе отлого, и проходитъ въ разстоянiи 9 верстъ отъ Рустемъ-абада черезъ деревянный таможенный домъ, который совершенно запираетъ собой дорогу, такъ какъ лѣвѣе послѣдней мѣстность очень круто подымается, правѣе же обрывисто понижается. Въ нижней части дома находится широкiй проходъ для дороги.

Послѣдняя дальше спускается отлого къ Сефидъ-руду и перерѣзывается ручейкомъ, черезъ который переходитъ по небольшому деревянному мостику такой же ширины, какъ и дорога ($1^1/_2$ саж.). На этомъ протяженiи дорога вымощена камнемъ и находится въ довольно хорошемъ состоянiи. Далѣе она опять круто подымается до 200 ф. сначала по скверной мостовой, затѣмъ по голой скалѣ; черезъ нѣсколько сотъ шаговъ путь снова круто спускается по разбросанному булыжнику—остатку прежней мостовой—проходитъ по небольшому деревянному мостику, шириною въ $1^1/_2$ саж., черезъ ручеекъ, подымается опять до 300′ и спускается подъ уклономъ въ 12° по скверной мостовой къ рѣчкѣ, черезъ которую переходитъ по хорошему деревянному мосту, длиною въ 5 саж. и шириною въ $1^1/_2$ саж. Около моста находятся нѣсколько деревянныхъ избушекъ, крытыхъ камышомъ.

Затѣмъ слѣдуетъ крутой подъемъ до 200′, частью по голому камню и болѣе отлогiй спускъ къ рѣчкѣ, около которой стоятъ нѣсколько деревянныхъ избушекъ. Дорога переходитъ черезъ эту рѣчку по деревянному мосту, подымается круто, частью по скверной мостовой, и спускается отлого, но продолжительно по такой же скверной мостовой къ рѣкѣ, впадающей въ Сефидъ-рудъ слѣва.

Рѣка эта имѣетъ ширину въ 8 саж. и течетъ въ крутыхъ берегахъ.

Прямая дорога проходитъ черезъ эту рѣку въ бродъ, что во время мелководія затрудненій не представляетъ, такъ какъ у брода берега отлогіе.

Во время же половодія, вьючные караваны не могутъ пользоваться бродомъ, а идутъ по обходной дорогѣ, которая подымается вверхъ по теченію рѣки на разстояніи $^3/_4$ в. и переходитъ черезъ нее по хорошему кирпичному мосту, длиною въ 40 саж. и шириною въ 2 саж. Такая длина моста обусловливается тѣмъ, что правый берегъ рѣки значительно превышаетъ лѣвый; поэтому, мостъ подымается лишь мало и спускается затѣмъ продолжительно, въ видѣ откоса.

Далѣе дорога опять спускается къ Сефидъ-руду и переходитъ бродомъ черезъ рѣчку шириною въ 2 саж., что послѣ сильныхъ дождей неудобно, такъ какъ рѣчка разливается. Послѣ легкаго подъема, дорога затѣмъ идетъ горизонтально на протяженіи $1^1/_2$ в. и находится въ довольно удовлетворительномъ состояніи. Далѣе она суживается, спускается къ рѣчкѣ съ крутыми берегами и проходитъ черезъ нее по деревянному мосту, длиною въ 3 саж. и шириною въ 2 саж., минуя при этомъ нѣсколько деревянныхъ избушекъ; затѣмъ путь опять круто подымается по скверной мостовой, долго и отлого спускается къ ручейку, черезъ который проходятъ бродомъ, подымается еще разъ до 100 ф. и спускается по скверной мостовой въ равнину.

Далѣе дорога искуственная и находится въ хорошемъ состояніи; она пролегаетъ по мѣстности, покрытой лѣсомъ и садами.

Скоро послѣ выхода въ равнину дорога оставляетъ справа и слѣва по деревянной избушкѣ и перерѣзывается ручейкомъ, черезъ который переходятъ по деревянному мосту, длиною въ 3 саж. и шириною въ 2 саж.

Немного выше моста находится старый кирпичный караван-сарай, на одномъ изъ невысокихъ горныхъ выступовъ, лѣвѣе пути могила святаго „Имамъ-Заде-Хашимъ.

За симъ дорога все болѣе и болѣе удаляется отъ рѣки Сефидъ-рудъ и отъ горъ, перерѣзывается нѣсколькими ручейками, черезъ

которые переходятъ по деревяннымъ мостикамъ, минуетъ нѣсколько деревянныхъ домовъ и, пройдя отъ Рустемабада 30 верстъ, достигаетъ почтовой станціи и каравансарая Кудумъ, состоящихъ изъ большаго деревяннаго дома съ обширнымъ дворомъ, окруженнымъ деревяннымъ же заборомъ. За почтовою станціею путь перерѣзывается ручейкомъ, черезъ который построенъ кирпичный мостикъ, длиною въ $2^1/_2$ саж. и шириною въ $1^1/_2$ саж.; по обѣимъ сторонамъ ручейка располагается небольшая деревушка Кудумъ, состоящая всего изъ 15 деревянныхъ домовъ, крытыхъ соломой и черепицей.

Далѣе дорога пролегаетъ по мѣстности покрытой, то лѣсомъ, то садами, полями и огородами, и изрѣзанной оросительными канавами и рѣчками, черезъ которыя шоссе переходитъ по деревяннымъ или кирпичнымъ мостикамъ.

Дорога минуетъ нѣсколько деревянныхъ построекъ и небольшихъ деревень; пройдя отъ Кудума 6 верстъ, она оставляетъ влѣво кирпичный каравансарай. Черезъ другія 7 верстъ, путь проходитъ мимо каравансарая До-Шембэ-Базаръ—это большая постройка изъ кирпича и дерева, расположенная въ видѣ 4-хъ угольника съ обширнымъ дворомъ.

По выходѣ изъ каравансарая, по обѣимъ сторонамъ пути, еще стоятъ нѣсколько деревянныхъ построекъ.

Далѣе дорога перерѣзывается нѣсколько разъ рѣчкой, которая, начиная отъ Кудума, протекаетъ правѣе пути; сама рѣчка небольшая, но земляные ея берега большею частью круты. За До-Шембэ-Базаромъ она дѣлится на 2 рукава, которые справа и слѣва огибаютъ городъ囹 囹 Рештъ и впадаютъ сѣвернѣе этого мѣста въ Энзелійскій заливъ. Непосредственно передъ городомъ дорога переходитъ по кирпичному мосту, длиною въ 6 саж. и шириною въ 2 саж. черезъ лѣвый рукавъ рѣчки, послѣ чего, пройдя отъ Кудума 26 в., она входитъ въ городъ Рештъ.

Городъ Рештъ—столица провинціи Гиланъ—лежитъ въ плодородной равнинѣ, въ 30 верстахъ къ юго-востоку отъ порта Энзели. Близость этого порта придаетъ городу очень важное значеніе, какъ складочное мѣсто русскихъ товаровъ, идущихъ въ Тегеранъ.

Городъ Рештъ имѣетъ отъ 25.000—30.000 жителей (точныхъ данныхъ не имѣется). Дома большею частью построены изъ кирпича и дерева, или изъ одного дерева, и крыты черепицей; улицы извилисты и узки. Въ Рештѣ находятся русское и англійское консульства, почтовая и телеграфная станціи и нѣсколько большихъ каравансараевъ и базаровъ. Наружной ограды городъ не имѣетъ.

Сообщеніе Рештъ съ портомъ Энзели совершается обыкновенно Энзелійскимъ заливомъ, который здѣсь носитъ названіе Мурбадъ, и двумя небольшими рѣками, впадающими въ него.

Первая изъ этихъ рѣкъ дѣлается судоходной для баржъ у каравансарая Пиръ-Базаръ, расположеннаго въ разстояніи 9 верстъ отъ города, другая въ разстояніи 11 верстъ отъ Решта, у каравансарая Мобарекабадъ.

Отъ этихъ каравансараевъ сообщеніе съ заливомъ совершается кирджимами, т. е. плоскодонными лодками, длиною въ $4^1/_2$ саж. и шириною въ 1 саж., съ острымъ носомъ и кормой, значительно возвышенными относительно бортовъ.

Двигаются эти лодки веслами, имѣющими форму ланцета на длинной палкѣ, и подъ парусами, для чего каждый кирджимъ имѣетъ по одной мачтѣ. Но, такъ какъ фарватеръ обѣихъ рѣкъ извилистый, то парусами можно пользоваться только около ихъ устьевъ; до этого мѣста кирджимы тянутъ на канатахъ и такимъ же образомъ доставляютъ обратно къ каравансараямъ; это облегчается тѣмъ обстоятельствомъ, что обѣ рѣки имѣютъ весьма медленное теченіе.

Отъ устьевъ рѣкъ кирджимы могутъ безпрепятственно, при попутномъ вѣтрѣ, и быстро слѣдовать до Энзели или до рейда передъ этимъ мѣстомъ, гдѣ останавливаются пароходы. Кромѣ того сообщеніе съ устьями Пиръ-Базарской и Мобарекабадской рѣкъ поддерживается двумя паровыми катерами, однимъ русскимъ, принадлежащимъ обществу „Кавказъ и Меркурій", и однимъ ветхимъ персидскимъ, подареннымъ 25 лѣтъ тому назадъ шаху.

Сообщеніе между городомъ Рештъ и портомъ Энзели можетъ совершаться и сухимъ путемъ, по Газіянской косѣ, и затѣмъ на

югъ. Эта дорога протяженіемъ въ 55 верстъ изрѣзана канавами и рѣчками, через которыя переходятъ по деревяннымъ мосткамъ, шириною въ 2 фута. Движеніе конницы и пѣхоты возможно, но не иначе какъ по одному.

Изъ Решта въ Пиръ-Базаръ и Мобарекабадъ.

Общая дорога пролегаетъ въ сѣверномъ направленіи на протяженіи 5 верстъ, затѣмъ путь въ Мобарекабадъ отдѣляется на сѣверо-востокъ.

Скоро послѣ выхода изъ города дорога проходитъ черезъ небольшую деревушку Биджеркендъ, состоящую изъ небольшаго числа деревянныхъ избушекъ, и пролегаетъ по мѣстности, покрытой лѣсомъ, кустарникомъ, садами, табачными плантаціями, и изрѣзанной глубокими оросительными канавами.

Правѣе пути протекаетъ, въ отвѣсныхъ земляныхъ берегахъ, мелкая рѣчка, шириною въ 4 саж., которая мѣстами непосредственно доходитъ до дороги.

Пройдя отъ города 4 в., дорога переходитъ по деревянному мостику черезъ незначительный ручей, впадающій въ рѣчку слѣва; далѣе отдѣляется вправо путь въ Мобарекабадъ.

Отъ этого мѣста до Пиръ-базара дорога вымощена камнемъ. Мостовая имѣетъ ширину въ 4 аршина; по сторонамъ идутъ грунтовыя тропинки, очень топкія послѣ дождей.

Въ разстояніи 6 верстъ отъ Решта дорога перерѣзывается вышеупомянутой рѣчкой, черезъ которую переходятъ по деревянному мосту длиною въ $3^1/_2$ саж. и шириною въ 5 аршинъ; правѣе моста стоитъ деревянный домикъ. Затѣмъ путь переходитъ по деревянному мостику черезъ канаву, вытекающую изъ рѣчки въ сѣверо-восточномъ направленіи, и достигаетъ, въ разстояніи 9 верстъ отъ города Рештъ, маленькой деревни Пиръ-Базаръ, состоящей всего изъ 5—6 деревянныхъ избушекъ, съ соломенными крышами. У сѣвернаго края этой деревушки стоитъ большой каравансарай, построенный изъ кирпича и дерева, съ обширнымъ внутреннимъ дворомъ.

У каравансарая протекаетъ рѣка, которая приходитъ съ запада, но поворачиваетъ здѣсь на сѣверъ. Она имѣетъ ширину въ 6 саж.

и весьма медленно протекаетъ по низкимъ, но крутымъ берегамъ, обросшимъ кустарникомъ и лѣсомъ.

Глубина ея доходитъ до 5 футъ, мѣстами до 1 саж., но выходъ въ заливъ Мурдабъ закрытъ баромъ, гдѣ вода не глубже 2 футовъ.

Недалеко передъ окончаніемъ своимъ рѣка развѣтвляется и образуетъ вмѣстѣ съ другой рѣчкой, приходящей съ запада, нѣсколько болотистыхъ островов, покрытыхъ камышомъ и переполненныхъ цаплями и всякаго рода водяной птицею. Заливъ Мурдабъ маловодный и судоходный лишь для небольшихъ паровыхъ катеровъ. Передъ портомъ Энзели движеніе паровыхъ катеровъ затрудняется мелями, черезъ которыя пробираться не совсѣмъ легко.

Энзели—небольшой городъ съ населеніемъ въ 3.000 ч., находится на песчаной косѣ, ограничивающей заливъ того же имени съ сѣвера. Съ востока подходитъ другая коса, которая всего на 100 саж. не доходитъ до первой, такъ что Энзелійскій заливъ почти закрытъ съ сѣвера. Но и этотъ узкій проходъ между западной, „Энзелійской", и восточной, „Газіанской", косами такъ мелокъ, что имъ могутъ пользоваться одни паровые катера и кирджимы. Другія суда останавливаются на открытомъ рейдѣ передъ заливомъ.

Дома въ Энзели построены или изъ одного дерева, или изъ кирпича съ деревомъ.

Около берега стоитъ высокая башня, принадлежащая шаху.

На Газіанской косѣ находится большой кирпичный каравансарай, въ которомъ помѣщается телеграфная станція и нѣсколько деревянныхъ построекъ при ватагѣ русскаго купца Леонозова.

Дорога въ Мобарекабадъ отдѣляется, какъ сказано выше, въ разстояніи 5 верстъ отъ города Решта, отъ пути въ Пиръ-базаръ въ сѣверо-восточномъ направленіи; скоро затѣмъ она поворачиваетъ на сѣверъ, пролегаетъ мимо нѣсколькихъ небольшихъ деревень: Фильдербендъ, Зиркенаръ и Сіярудкенаръ и достигаетъ, въ разстояніи 11 верстъ отъ города囗囗 囗囗 Рештъ, полу-разрушеннаго каравансарая Мобарекабадъ, расположеннаго на лѣвомъ берегу рѣки, похожей на Пиръ-базарскую, но нѣсколько уже (ширина ея составляетъ $5^1/_2$ саж.).

Разстояніе отъ каравансарая до устья рѣки не превышаетъ $1^1/_2$ версты. Сама рѣка имѣетъ глубину такую же, какъ и Пиръ-

базарская, и закрывается передъ выходомъ въ Мурдабъ узкимъ подводнымъ баромъ шириною всего въ 4 саж.

Тамъ же, на лѣвомъ берегу рѣки, стоитъ небольшая деревня Биджаркале, на холмѣ, высотою въ 5—6 саженей.

Дорога на всемъ протяженіи шоссирована и хороша; ширина ея равняется 2 саженямъ.

Изъ Решта въ Астару.

Изъ Решта въ Астару сухимъ путемъ ведутъ 2 дороги: 1-я идетъ по Газіанской косѣ въ Энзели и далѣе морскимъ берегомъ, 2-я пролегаетъ лѣсами черезъ значительное село Фюмень и област Талешъ-и-Доулабъ и спускается затѣмъ по рѣкѣ Шефарудъ къ морскому берегу, послѣ чего совпадаетъ съ первымъ путемъ.

Первая изъ этихъ дорогъ самая удобная; хотя колесное движеніе по Газіанской косѣ безъ предварительныхъ работъ не можетъ совершаться, вьючные караваны ходятъ безъ всякаго затрудненія. Переправа съ Газіанскаго берега на Энзелійскій совершается посредствомъ баржъ, ~~впрочемъ на хорошей лошади можно переходить и въ бродъ~~. Другая дорога идетъ очень скверной тропинкой по густымъ лѣсамъ и по болотамъ, но важна въ томъ отношеніи, что въ области, по которой она пролегаетъ, культура риса доведена до высокой степени развитія. Для воздѣлыванія рисовыхъ полей болѣе зажиточные жители держатъ рогатый скотъ мелкой породы или лошадей. Населеніе питается почти исключительно рисомъ; рисъ же, въ неочищенномъ видѣ, и рисовая солома служатъ кормомъ для животныхъ.

Деревни, которыя встрѣчаются по пути, очень раскинуты, такъ какъ дома отстоятъ другъ отъ друга на значительномъ разстояніи и часто окружены рисовыми полями, кустарникомъ или тутовыми плантаціями.

Сами дома—деревянные и крыты камышомъ.

Описаніе пути черезъ деревню Фюмень.

Дорога выходитъ изъ Решта въ юго-западномъ направленіи и проходитъ по кирпичному мосту длиною въ 5 саж. и шириною въ $1^1/_2$ саж. черезъ маловодную рѣчку, протекающую въ невысо-

кихъ, но крутыхъ земляныхъ берегахъ; лѣвѣе пути находится озеро съ нѣсколькими болотистыми островами.

Оно тянется съ востока на западъ на протяженіи 4 верстъ при перемѣнной ширинѣ отъ 50 саж. до 1 версты.

Пройдя отъ города около $1^1/_2$ верстъ дорога оставляетъ вправо нѣсколько деревянныхъ домиковъ, поворачиваетъ на югъ и переходитъ черезъ озеро по узкой насыпи, длиною въ 60 саж.

Затѣмъ дорога идетъ на западъ, переходитъ черезъ рукавъ озера по полу-разрушенной плотинѣ, длиною въ 20 саж. и шириною въ $1^1/_2$ ф., оставляетъ влѣво 2 избушки и пролегаетъ далѣе по углубленной тропинкѣ, часто до того узкой, что, при встрѣчѣ, 2 всадника не могли бы разъѣхаться.

Мѣстность здѣсь покрыта такимъ густымъ лѣсомъ и кустарникомъ, между которымъ преобладаютъ колючія породы, что двигаться внѣ дороги нѣтъ никакой возможности, даже для отдѣльныхъ пѣшихъ людей.

По разнымъ направленіямъ тянутся рѣчки и канавы, съ отвѣсными земляными краями, встрѣчаются тутовыя плантаціи, огороженныя мертвымъ плетнемъ, покрытымъ вьющимися растеніями. Углубленная дорога тянется на 3 версты, затѣмъ путь идетъ между болотомъ и озеромъ. Послѣднее, однако, скоро кончается болотомъ, по которому разведены рисовыя поля.

Около 6-ти верстъ отъ города путь встрѣчаетъ нѣсколько деревянныхъ избушекъ, за которыми проходитъ, частью въ бродъ, частью по полуразрушенной плотинѣ черезъ небольшое озеро, шириною въ 30 саж. и глубиною въ 3 ф.

Оставляя затѣмъ справа нѣсколько избушекъ, дорога спускается незначительно къ рѣкѣ Пасиханъ, протекающей на сѣверо-западъ. Ширина русла этой рѣки равняется 30 саж., сама же она имѣетъ обыкновенно ширину въ 12 с. при глубинѣ въ $1^1/_2$ ф. Переходъ совершается въ бродъ, что не представляетъ затрудненій, такъ какъ берега отлогіе и крѣпкіе.

Затѣмъ дорога опять незначительно подымается и оставляетъ влѣво дачу Пасиханъ, состоящую изъ кирпичнаго дома и нѣсколькихъ деревянныхъ построекъ. Далѣе дорога мѣстами углублена и очень узка. Не далеко отъ дачи Пасиханъ путь остав-

ляетъ вправо нѣсколько избушекъ, лѣвѣе его находятся 2 небольшихъ озера, отдѣленныя другъ отъ друга болотомъ. Затѣмъ путь минуетъ дворъ съ нѣсколькими деревянными постройками; лѣвѣе его расположены рисовыя поля, за которыми виднѣется небольшая деревня.

Далѣе дорога переходитъ по кирпичному мосту, длиною въ 4 саж. и шириною въ 1 саж., черезъ небольшую рѣчку, и, пройдя еще 6 верстъ, достигаетъ каравансарая Джумэ-Базаръ, состоящаго изъ большой кирпичной и нѣсколькихъ деревянныхъ построекъ, окружающихъ обширный дворъ 4-хъ-угольной формы.

Отъ каравансарая Джумэ-Базаръ дорога идетъ черезъ луговую равнину, шириною въ 200 саж., тянущуюся съ сѣвера на югъ.

За равниной этой путь перерѣзывается рѣкой Пашрудваръ, ширина коей равняется 20 саж., при глубинѣ въ $2^1/_2$ ф.

Переправа совершается въ бродъ, что не совсѣмъ удобно, такъ какъ лѣвый берегъ подымается на нѣсколько футовъ довольно круто.

Далѣе дорога оставляетъ справа и слѣва по нѣскольку деревянныхъ домовъ и пролегаетъ по мѣстности болотистой и лѣсной; отъ времени до времени по сторонамъ пути виднѣются обширныя рисовыя поля.

Дорога сначала шоссирована и имѣетъ ширину въ 4 саж.; черезъ многочисленныя канавы, которыя ее пересѣкаютъ, построены исправные кирпичные мостики, шириною во весь путь.

Такихъ мостиковъ до небольшаго села Кальдегунъ, на протяженіи $2^1/_2$ вер.—12.

Кальдегунъ расположенъ среди рисовыхъ полей; дорога проходитъ черезъ село, затѣмъ она портится и превращается въ скверную лѣсную тропинку, частью врѣзанную въ почву.

Сначала виденъ одинъ лѣсъ да тутовыя плантаціи, огороженныя канавой и заборомъ, но, пройдя 4 версты, дорога перерѣзывается ручейкомъ, черезъ который переходитъ бродомъ, и пролегаетъ частью среди рисовыхъ полей. Черезъ другія 3 версты путь проходитъ черезъ очень большую деревню Фюмень, около которой располагаются рисовыя поля, занимающія собой нѣсколько десятковъ квадратныхъ верстъ.

Далѣе на разстояніи 4-хъ вер. до небольшой деревни Кесма дорога шоссирована и хороша, затѣмъ же она переходитъ удобнымъ бродомъ черезъ рѣчку того же имени, ширина коей равняется 10 саж. при глубинѣ въ $2^1/_2$ ф. и раздѣляется на 2 очень скверныя тропинки. По совѣту мѣстныхъ жителей, выбрана была лѣвая дорожка. Она пролегаетъ по густому лѣсу и кустарнику и мѣстами врѣзана въ болотистую почву. Пройдя 3 версты, она переходитъ по кирпичному мосту, длиною въ 9 саж. и шириною въ 2 саж., черезъ глубокую рѣку съ топкими берегами, затѣмъ, на протяженіи 200 шаговъ, черезъ болото, по которому лошади вязнутъ до живота. Далѣе болото остается влѣво, но мѣстность все же топкая. Затѣмъ дорога перерѣзывается нѣсколькими небольшими ручейками, черезъ которые переправа неудобна, вслѣдствіе крутизны береговъ. Лишь черезъ одинъ изъ этихъ ручейковъ перекинутъ небольшой деревянный мостикъ, шириною въ $1^1/_2$ ф.; правѣе его стоятъ 2 дома съ дворомъ, огороженнымъ плетнемъ; далѣе путь отлого спускается къ рѣкѣ, шириною въ 6 саж. и глубиною 2 фут., проходитъ черезъ нее бродомъ и подымается на скользкій лѣвый берегъ очень круто, но всего на 1 саж., остальная часть подъема—около 20 фут.—отлогая.

Скоро затѣмъ рѣка эта впадаетъ въ другую, которая шире первой на 2 саж. Дорога пролегаетъ вдоль праваго берега последней, вверхъ по теченію, на протяженіи нѣсколькихъ сотъ шаговъ, затѣмъ она переходитъ черезъ нее бродомъ, что особыхъ затрудненій не представляетъ. Далѣе путь минуетъ сначала нѣсколько кое-гдѣ разбросанныхъ деревянныхъ домовъ и проходитъ черезъ большую деревню Минарет-базаръ, получившую свое названіе отъ стариннаго полуразвалившагося высокаго минарета, находящагося лѣвѣе пути.

Съ правой стороны тянутся рисовыя поля; затѣмъ дорога перерѣзывается двумя канавами, черезъ которыя перекинуты деревянные мостики, шириною въ 2 фут., и оставляетъ вправо небольшое село Чменъ, около котораго также находятся рисовыя поля. Далѣе она слѣдуетъ внизъ по теченію рѣки Халекіой, протекающей въ нѣкоторомъ разстояніи лѣвѣе ея, переходитъ черезъ глубокую канаву, выведенную изъ рѣки по кирпичному мосту длиною

въ 4 с. и шириною въ 1 с., и достигаетъ, въ разстояніи 25-ти в. отъ Джумэ-базара, большаго каравансарая Тергурабъ, построеннаго изъ кирпича и дерева въ видѣ квадрата, внутреннюю часть котораго занимаетъ обширный дворъ.

Въ разстояніи нѣсколькихъ сотъ шаговъ за этимъ каравансараемъ, дорога перерѣзывается рѣкой Халекіой, протекающей на сѣверо-сѣверо востокъ.

Ширина ея равняется 10 саж., глубина у брода, по которому черезъ нее переходятъ, $2^1/_2$ фута. Затѣмъ путь минуетъ нѣсколько деревянныхъ домиковъ и переходитъ по кирпичному мосту длиною въ 2 саж. и шириною въ 2 арш. черезъ рѣчку, которая приходитъ съ юго-запада и впадаетъ, вѣроятно, въ Халекіой; около моста также стоятъ нѣсколько деревянныхъ избушекъ. Далѣе дорога держится почти сѣвернаго направленія и проходитъ черезъ небольшую деревню Дишакъ, расположенную въ разстояніи $3^1/_2$ вер. отъ Тергураба, перерѣзывается двумя ручейками, черезъ которые перекинуты деревянные мостики, и проходитъ черезъ луговую равнину, шириною въ 200 шаговъ, за которой опять перерѣзывается 3-мя ручейками и одной рѣчкой, шириною въ 4 саж. Переправа черезъ послѣдніе совершается въ бродъ. Затѣмъ, на протяженіи 300 шаговъ, путь проложенъ по рисовымъ полямъ, въ которыхъ лошади вязнутъ по колѣнамъ, проходитъ черезъ небольшія деревни: Дикспаръ, Міянъ-э-Гаскаръ и Сорма-Вичесларъ, состоящихъ каждая изъ 20—30 дворовъ, и перерѣзывается рѣчкой, шириною въ 3 саж. и глубиною въ $1^1/_2$ ф., черезъ которую переходятъ въ бродъ, что не совсѣмъ удобно, такъ какъ берега рѣчки топкія.

Пролегая далѣе очень густымъ лѣсомъ, состоящимъ частью изъ колючихъ акацій, путь минуетъ нѣсколько домиковъ, за которыми перерѣзывается переходимою въ бродъ рѣчкой, шириною въ 3 саж. и глубиною въ 2 ф. Затѣмъ дорога уклоняется на сѣверо-западъ и проходитъ въ разстояніи 19 верстъ отъ Тергураба, черезъ широко раскинутое село Авель-э-Талешъ-э-Доулабъ, состоящее изъ 30—40 деревянныхъ домовъ, крытыхъ соломой. За этимъ селомъ дорога перерѣзывается рѣчкой съ болотистыми берегами, которая проходима въ бродъ. Далѣе путь пролегаетъ

по мѣстности болотистой, частью по рисовымъ полямъ, и, пройдя отъ Тергурьба 23 в., достигаетъ каравансарая Пенджъ-Шембэ-Базаръ, состоящаго изъ одной кирпичной и нѣсколькихъ деревянныхъ построекъ, расположенныхъ по обѣимъ сторонамъ дороги. Путь затѣмъ перерѣзывается двумя небольшими рѣчками (шириною въ 2 саж.), съ невысокими, но крутыми берегами, которые, однако, у бродовъ отлого отрѣзаны; далѣе встрѣчаются рисовыя поля; въ одномъ мѣстѣ путь проходитъ черезъ нихъ. Затѣмъ онъ оставляетъ влѣво небольшую деревушку Дуіумъ-э-Талешъ, проходитъ бродомъ черезъ небольшую рѣчку, и опять черезъ рисовыя поля, послѣ чего, пройдя отъ Пенджъ-Шембэ-Базара 6 вер., она достигаетъ каравансарая Чаръ-Шембэ-Базаръ, состоящаго изъ деревянныхъ построекъ, окружающихъ обширный прямоугольный дворъ.

На этомъ пространствѣ лѣсъ дѣлается болѣе рѣдкимъ, мѣстами встрѣчаются поляны, покрытыя лугомъ. У каравансарая Чаръ-Шембэ-Базаръ дорога совсѣмъ выходитъ изъ лѣса, который далѣе тянется въ нѣкоторомъ разстояніи по сторонамъ пути.

Отъ каравансарая Чаршембэ-Базаръ до морскаго берега, дорога пролегаетъ въ сѣверо-восточномъ направленіи, сначала въ разстояніи $^1/_2$ в. отъ праваго берега рѣки Шефарудъ, черезъ которую она впослѣдствіи 8 разъ переходитъ.

Рѣка Шефарудъ или Шевридъ имѣетъ теченіе извилистое, но держится въ общемъ сѣверо-восточнаго направленія.

Русло рѣки каменистое и имѣетъ ширину въ 100 саж. Вода же не занимаетъ всего русла, а разбивается на рукава, шириною до 15 саж., которые то соединяются между собой, то опять расходятся.

Дорога на разстояніи 1 версты вымощена и имѣетъ ширину около 1 саж. Далѣе она грунтовая, но тверда и довольно удобна для коннаго движенія. Что же касается до возможности колеснаго сообщенія, то оно затрудняется лишь глубиною бродовъ черезъ рѣку, доходящею иногда до 3-хъ футовъ. Въ разстояніи $1^1/_2$ в. отъ Чаръ-Шембэ-Базара, дорога оставляетъ вправо нѣсколько деревянныхъ домовъ, послѣ чего она спускается къ рѣкѣ, черезъ которую переходитъ въ первый разъ.

Пройдя еще $2^1/_2$ в. лѣвѣе пути, виднѣется деревня.

Около впаденія рѣки въ море и по лѣвому берегу ея стоитъ небольшой деревянный каравансарай Кафурчалъ, 26 верстъ къ западу отъ Энзели.

Передъ этимъ каравансараемъ дорога въ послѣдній разъ переходитъ черезъ рѣчку, которая здѣсь имѣетъ глубину всего въ одинъ футъ, такъ какъ устье сильно занесено пескомъ. Дорога отъ каравансарая Кафурчалъ до Астары пролегаетъ или непосредственно вдоль морскаго берега, или въ близкомъ отъ него разстояніи. Весь берегъ покрытъ лѣсомъ, который, однако, обыкновенно до самаго моря не доходитъ, иногда же онъ оканчивается уже въ разстояніи 1-й версты отъ берега. Грунтъ между лѣсомъ и моремъ состоитъ изъ сыпучаго песка, по которому движеніе нѣсколько утомительно, поэтому дорога часто идетъ лѣсомъ, который здѣсь не очень густой и прерывается полянами и рисовыми полями.

Черезъ многочисленныя рѣки и рѣчки, которыя перерѣзываютъ путь, переправа совершается въ бродъ, и это облегчается слѣдующимъ обстоятельствомъ: устья всѣхъ рѣкъ, за исключеніемъ одной (Кергеруда) до того занесены пескомъ, что передъ выходомъ въ море онѣ закрываются косами, заставляющими ихъ уклоняться въ сторону, (до Кергеруда вправо). Отъ занесеннаго морскимъ прибоемъ песка, косы эти все увеличиваются и оставляютъ лишь узкій и очень мелкій выходъ для рѣкъ, которыя этимъ запруживаются. Переправа можетъ совершаться или выше этихъ запрудъ, или же, что удобнѣе, ниже ихъ, у самаго выхода рѣкъ въ море. Одна рѣка Кергерудъ представляетъ собою болѣе серьезное препятствіе, такъ какъ она имѣетъ у брода глубину почти въ 3 фута.

Мѣстность между моремъ и горами, отстающими отъ берега въ началѣ около 8 верстъ, но затѣмъ приближающимися постепенно къ нему, производитъ въ большомъ количествѣ рисъ, который отправляется частью въ Россію, частью во внутрь Персіи.

Описаніе пути. За каравансараемъ Кафурчалъ дорога оставляетъ влѣво рисовыя поля и перерѣзывается 3-мя рѣчками и одной рѣкой, шириною въ 4 саж. Пройдя отъ каравансарая

4 версты, она минуетъ небольшую деревню Алаkенъ, за которой опять перерѣзывается небольшой рѣкой, такой же ширины, какъ и предыдущая. Затѣмъ путь, который до сихъ поръ пролегалъ по опушкѣ лѣса, входитъ въ оный. Впрочемъ, мѣстность здѣсь нѣсколько топка, такъ что движеніе непосредственно вдоль морскаго берега удобнѣе.

Пройдя отъ каравансарая Кафурчалъ $6^1/_2$ вер., путь минуетъ 3 деревянныя избушки; черезъ другія 3 версты онъ перерѣзывается рѣчкой, шириною въ 3 саж., послѣ чего спускается къ морю и оставляетъ влѣво деревню Дунасера, состоящую изъ 20-ти деревянныхъ избушекъ. За послѣднимъ мѣстомъ дорога перерѣзывается рѣкою Гильсера, ширина коей равняется 20 с.; передъ впаденіемъ въ море она принимаетъ слѣва другую рѣку, шириною въ 12 саж.

Далѣе дорога минуетъ нѣсколько деревянныхъ домовъ и, пройдя отъ Дунасера 6 верстъ, достигаетъ небольшой деревни Холасера, около которой находятся рисовыя поля; затѣмъ она переходитъ черезъ рѣку того-же имени, ширина коей равняется 5 саж.

Далѣе мѣстность непосредственно у дороги покрыта кустарникомъ, который, по мѣрѣ удаленія отъ моря, постепенно переходитъ въ густой лѣсъ, покрывающій до самыхъ вершинъ горы, отстающія здѣсь отъ берега около 5 верстъ.

Въ 18 верстахъ отъ каравансарая Кафурчалъ дорога проходитъ черезъ деревню Асалымъ, состоящую изъ 30 деревянныхъ избушекъ; около деревни этой мѣстность покрыта лугами и рисовыми полями; затѣмъ путь перерѣзывается рѣкою Алаланъ, ширина коей равняется 8 саж.

Далѣе дорога перерѣзывается 4-мя рѣчками и 8-ю рѣками, изъ коихъ главныя Таки, ширина коей равняется 9 саж., и Кергерудъ.

Послѣдняя впадаетъ въ Каспійское море въ разстояніи 7 верстъ отъ деревни Асалымъ. Ширина русла рѣки равняется 30 саж., но обыкновенно сама рѣка занимаетъ менѣе половины этого русла; вслѣдствіе быстроты теченія рѣка Кергерудъ, передъ выходомъ въ море, пескомъ не заносится, подобно другимъ рѣкамъ, почему она у брода имѣетъ глубину въ 3 ф.

За рѣкой располагается большой каравансарай, построенный изъ кирпича и дерева.

Далѣе, въ разстояніи 1, 3 и 9 верстъ отъ Кергеруда дорога перерѣзывается небольшими рѣками, затѣмъ 4-я ручейками. Пройдя 14 верстъ, она опять проходитъ черезъ рѣчку, шириною $2^1/_2$ саж. за которой, въ разстояніи $^1/_2$ версты, расположенъ каравансарай Лиссаръ, состоящій изъ кирпичной и нѣсколькихъ деревянныхъ построекъ, расположенныхъ около двора прямоугольной формы.

Далѣе дорога перерѣзывается канавами и нѣсколькими рѣчками, изъ коихъ одна, протекающая въ руслѣ шириною въ 10 саж., занимаетъ только наполовину, она имѣетъ 2 ф. глубину.

Затѣмъ мѣстность топкая, путь опять перерѣзывается 3-я рѣчками и рѣкой Хальвасера, которая раздѣляется на 2 рукава, изъ коихъ одинъ оканчивается въ болотѣ, не доходя до моря, другой же пересѣкаетъ дорогу. Ширина этого рукава составляетъ 4 саж., глубина у брода 1 ф.

За рѣкой Хальвасера дорога постепенно удаляется отъ морскаго берега до разстоянія въ $1^1/_2$ в. и пролегаетъ частью по мокрому лѣсу, доходящему мѣстами до самаго моря. Путь перерѣзывается нѣсколькими рѣчками, изъ коихъ главная рѣка Шилеваръ, протекающая въ разстояніи 19 верстъ отъ каравансарая Лиссаръ. Ширина рѣки—4 саж.; справа она принимаетъ небольшой протокъ.

Далѣе дорога проходитъ черезъ ручеекъ съ топкими берегами, вытекающій изъ болота, и перерѣзывается небольшой рѣчкой Хевиръ, за которой, окруженная лугами и лѣсомъ, располагается небольшая деревня того же имени, въ разстояніи 26 в. отъ каравансарая Лиссаръ.

За деревней Хевиръ дорога опять приближается къ морскому берегу. Лѣвѣе пути мѣстность покрыта лѣсомъ и кустарникомъ, иногда же встрѣчаются обширныя луговыя и болотистыя поляны. Дорога перерѣзывается 4-мя рѣчками, изъ коихъ послѣдняя имѣетъ ширину въ 6 саж., затѣмъ она переходитъ черезъ болото, послѣ чего перерѣзывается рѣкой Лимиръ, которая, при ширинѣ въ 7 саж., протекаетъ въ невысокихъ, но крутыхъ и топкихъ берегахъ.

Въ бродъ рѣка проходима только у устья, сильно занесеннаго пескомъ. Пройдя далѣе черезъ поляну, путь, въ разстояніи 13 в. отъ деревни Хевиръ, переходитъ бродомъ черезъ рѣку, шириною въ 5 саж., и перерѣзывается затѣмъ рѣкою Севія, шириною въ 7 саж.

По правому берегу этой рѣки находится ватага, по лѣвому нѣсколько деревянныхъ избушекъ и рисовыя поля. За послѣдними дорога опять перерѣзывается рѣчкой, послѣ чего пролегаетъ по мѣстности топкой, частью покрытой камышомъ; между нею и моремъ располагается соляное озеро.

Далѣе дорога перерѣзывается рѣкою, шириною въ 10 саж., черезъ которую переходъ нѣсколько затруднительный вслѣдствіе болотистаго свойства береговъ, проходитъ черезъ луговую поляну и черезъ незначительную рѣчку, пролегаетъ еще на разстояніи $^1/_2$ вер. по мѣстности, частью покрытой камышомъ, и достигаетъ, въ разстояніи 26 вер. отъ деревни Хевиръ, персидской деревни Астара. Послѣдняя очень обширна; дома всѣ деревянные, расположены по обѣимъ сторонамъ дороги. Черезъ деревню протекаетъ рѣка Астара-Чай, черезъ которую переходятъ по хорошему деревянному мосту, длиною въ 25 саж. Впрочемъ, рѣка проходима и въ бродъ. За деревней дорога перерѣзывается неглубокимъ рукавомъ рѣки Астара-Чай, составляющимъ границу между Россіей и Персіей. Переходъ черезъ этотъ рукавъ, ширина коего равняется 15 саж., совершается или въ бродъ, или помощью лодки.

Русская деревня Астара очень мала и имѣетъ значеніе лишь какъ пограничный пунктъ. Тамъ находятся пограничная стража, таможенное управленіе, почтовая и телеграфная станціи и агентства разныхъ пароходныхъ обществъ.

Отъ Астары въ Ардебиль.

До Кажбинскаго таможеннаго поста, расположеннаго у подножія горъ, въ разстояніи 14 вер. отъ Астары, по лѣвому берегу рѣки Астара-Чай, составляющей границу между Россіей и Персіей, дорога переходитъ около 10 разъ, бродомъ, съ одного берега этой рѣки на другой. Броды сначала удобные, даже для колеснаго движенія; но по мѣрѣ приближенія къ горамъ, русло дѣлается каменистымъ. Рѣка имѣетъ ширину въ 8 саж. и глубину отъ

$1-1^1/_2$ ф. Послѣ продолжительныхъ дождей она, какъ всѣ горныя рѣчки, сильно увеличивается, но затѣмъ быстро опять спадаетъ.

Отъ Кажбинскаго поста въ Ардебиль ведутъ 3 дороги:

1) Вверхъ по рѣкѣ Астара-Чай, затѣмъ на Минаверъ и Наминъ.

2) Вверхъ по той-же рѣкѣ, затѣмъ на Ахъ-Мечеть и Ханеки.

3) Дорога „Армуды", которая идетъ сѣвернѣе прочихъ прямо на Ханеки.

Всѣ эти 3 дороги приблизительно одинаковаго протяженія—около 55 вер. и находятся въ одинаковомъ отвратительномъ состояніи. Онѣ пролегаютъ въ густыхъ лѣсахъ, по крутымъ горамъ, съ скользкими и топкими склонами. Въ особенности послѣднее обстоятельство затрудняетъ движеніе; случается, что послѣ дождей, вьючные караваны доходятъ отъ Кажбинскаго поста до города Ардебиль лишь на 3-й или 4-й день.

Кажбинскій постъ состоитъ изъ казармъ, построенныхъ изъ дерева, для одного взвода чиновъ пограничной стражи; передъ казармами находится вышка вышиною въ 15 саж.

Дорога Армуды, которая была выбрана составителемъ сей записки, пролегаетъ густымъ лѣсомъ и постоянно спускается и подымается, мѣстами до 3.000 ф. Большею частью тропинка вытоптана до того, что превратилась въ желобъ, дно котораго покрыто кочками. При встрѣчѣ, не только караваны, но даже отдѣльные всадники могутъ лишь съ большимъ трудомъ сворачивать съ пути. Пройдя отъ Кажбинскаго поста 18 верстъ, дорога спускается къ верховьямъ рѣки Астара-Чай, передъ которыми перерѣзывается нѣсколькими горными ручейками. Сама рѣка здѣсь представляется въ видѣ горнаго ручья.

Съ обѣихъ сторонъ, въ особенности сѣвернѣе пути, возвышаются отвѣсныя голыя скалы.

Далѣе дорога очень продолжительна, но не круто вьется вверхъ по склонамъ горъ праваго берега рѣки, по которымъ тамъ и сямъ встрѣчаются хлѣбныя поля и отдѣльно стоящія деревья. Дорога вообще хороша и легко могла бы быть приспособлена для колеснаго движенія, которое далѣе, до города Ардебиль, возможно и въ настоящемъ состояніи пути.

Достигнувъ вершины горной цѣпи, дорога отлого спускается

на нѣсколько сотъ ф. въ плодородную и обширную Ардебильскую равнину. Послѣдняя орошается системой рѣки Кара-Су, притока Аракса; западнѣе города Ардебиль подымается выше 15.000 ф. отдѣльно стоящая гора—Саваланъ.

Въ Ардебильскомъ округѣ насчитываютъ 223 селеній, въ сосѣднемъ округѣ Арше 31 и въ Наминскомъ ханствѣ 48 (по свѣдѣніямъ Ардебильскаго старшины купечества). Всѣ эти селенія разбросаны и большею частью незначительны; строительнымъ матеріаломъ служитъ исключительно глина.

Дорога грунтовая, но хорошая; лишь послѣ дождей она портится, такъ какъ она пролегаетъ по суглинистой почвѣ и проходитъ мѣстами черезъ солончаки.

Пройдя отъ границы около 3 вер., дорога раздѣляется на 2 пути, изъ коихъ одинъ идетъ на Наминъ, другой—между двумя незначительными холмистыми цѣпями къ деревушкѣ Ханеки. Черезъ другія 3 версты дорога достигаетъ небольшой деревни Ханеки-Паинъ, за которой протекаетъ незначительная рѣчка, перерѣзывающая путь у селенія Сула. Здѣсь дорога мѣняетъ юго-западное направленіе на юго-юго-западное, оставляетъ вправо село Чаназа и переходитъ у деревни Нуаны, расположенной въ разстояніи 14 верстъ отъ границы, черезъ маловодную рѣчку, по деревянному мосту на кирпичныхъ устояхъ; длина моста равняется 10 саж., при ширинѣ въ 1 саж.

Далѣе, лѣвѣе пути и параллельно ему, тянется русло обыкновенно высохшей рѣчки, черезъ которую построенъ деревянный мостикъ. Мѣстность здѣсь нѣсколько топка; встрѣчаются солончаки.

Пройдя отъ Нуаны 6 верстъ, дорога перерѣзывается у деревни Гиландэ рѣкой Кара-Су, черезъ которую переходятъ въ бродъ, такъ какъ большой кирпичный мостъ, построенный черезъ нее, частью снесенъ рѣкой. Ширина послѣдней равнялась, въ началѣ мая нынѣшняго года, 12 саж., при глубинѣ въ $2^1/_2$ ф., но во время половодія рѣка Кара-Су сильно разливается и въ бродъ непроходима. Недалеко отъ города Ардебиль дорога перерѣзывается притокомъ Кара-Су, рѣкою Балыгли, черезъ которую тоже переходятъ въ бродъ, что въ маѣ мѣсяцѣ затрудненій не представляло. Ширина рѣки равнялась 10 саж., при глубинѣ менѣе двухъ футовъ.

Послѣ Тавриза Ардебиль второй складочный пунктъ товаровъ, идущихъ въ Россію или обратно. Главные предметы вывоза суть: сушенные фрукты, шерсть, мерлушки, козлиныя кожи, хлопчатая бумага и т. д.; предметы ввоза: сахаръ, свѣчи, разнаго рода металлы и металлическія издѣлія чай, ситецъ и др. Что касается до послѣдняго товара, то, не смотря на закрытіе закавказскаго транзита, на базарахъ преобладаютъ англійскіе ситцы.

Изъ Ардебиля въ Астару и обратно отправляютъ ежегодно болѣе 100.000 вьюковъ; стоимость провоза вьюка составляетъ около 1 тумана ($2^1/_2$ бум. руб.).

Постройка хорошей дороги имѣла бы непремѣннымъ послѣдствіемъ увеличеніе торговаго движенія.

По свѣдѣніямъ старшины купечества въ Ардебилѣ насчитываютъ около 8.500 домовъ, 6 каравансараевъ, около 900 лавокъ и 20 мечетей.

Подать, которую городъ платитъ правительству, составляетъ 3.900 тумановъ.

Ардебиль наружной ограды не имѣетъ, но въ юго-восточномъ участкѣ города находится цитадель. Послѣдняя имѣетъ форму прямоугольника, длиною въ 350 и шириною въ 30 шаговъ. Брустверъ имѣетъ начертаніе бастіонное, передъ нимъ находится мокрый ровъ, шириною въ 10 саж. Весь брустверъ состоитъ изъ сырцоваго кирпича, лишь одежда сдѣлана изъ жженнаго кирпича, но во многихъ мѣстахъ отъ нея остались одни слѣды.

Бастіоны, (ихъ всего 4), которые значительно возвышаются надъ куртинами, соединены между собой глиняной стѣной съ бойницами.

Кочевое населеніе Ардебильскаго округа составляютъ преимущественно шахсевенны; они дѣлятся на слѣдующія имена:

I. Собственно ардебильскіе шахсевенны.

1. Полатли.
2. Хамислу.
3. Юрчи.
4. Дурсунъ-Хаджали.
5. Текле.
6. Эрзебеглу.
7. Талишъ-Микелу.
8. Бегбаглу.
9. Іекелу.

Эти шахсевенны имѣютъ вмѣстѣ около 300 домовъ. Маліатъ (подать правительству) опредѣленъ въ 7.000 тумановъ, но персидскіе чиновники ихъ заставляютъ платить около 15.000 тумановъ.

II. Мешкинскіе шахсевенны.

1. Нурулла-Каджабаги.
2. Иса-Коджабаги.
3. Каракасымлу.
4. Мастали-Беглу.
5. Бендали-Беглу.
6. Мучанлу.
7. Хаджи-Ходжали.
8. Демерчулу.
9. Бегбаглу.
10. Альбибаллы.
11. Мурашлу.
12. Жаніарлу.
13. Гейкли.
14. Пиръ-Эйвешлу.
15. Горабазлу.
16. Кольцлу.
17. Халифелу.
18. Джеловдарлу.
19. Сулиджанлу.
20. 2-й Талишъ-Микелу.
21. Аджирли.
22. Серуханбеглу.
23. Бала-Беглу.
24. Ходжали.
25. Новрузъ-Алибеглу.
26. Удулу.
27. Зергерлеръ.
28. Миллы.
29. Гуссейнъ-Ходжали.
30. Галачу-Беглу.
31. Тиршилы.
32. Кабалу.
33. Араблу.
34. Эйвеншлы.
35. Еды-Оймахъ.
36. Хомулу.
37. Сари-Джафарму.
38. Ахкасылму.
39. Халатлу.
40. Ризалу.
41. Хамзе-Ханлу.
42. Садатъ-Барынджи.
43. Миръ-Улелу.
44. Хилафлу.
45. Хуссейнъ-Хаджелу.

Эти шахсевенны имѣютъ вмѣстѣ 9.000 домовъ. На мѣсто опредѣленнаго правительствомъ маліата въ 8.000 тумановъ ихъ заставляютъ платить около 20.000 тумановъ.

Изъ Ардебиля въ Зенджанъ.

Дорога изъ Ардебиля въ Зенджанъ пролегаетъ въ южномъ, затѣмъ въ юго-восточномъ направленіи, сначала по мѣстности волнообразной, ограниченной съ запада Саваланомъ и его отро-

гами, съ востока горною цѣпью Багровъ. Между этими двумя горными системами, лѣвѣе пути, протекаетъ рѣка Куручай, притокъ Кара-Су.

Около 40 верстъ южнѣе Ардебиля, дорога переходитъ черезъ горную цѣпь Тютунсусъ, представляющую собой водораздѣльную линію между системами рѣкъ Кара-Су и Кызылъ-Узанъ. Послѣднюю рѣку перерѣзываетъ путь въ разстояніи 100 в. отъ города Ардебиль. Она течетъ съ сѣверо-запада на юго-востокъ между высокими и крутыми горами.

Далѣе путь пролегаетъ по мѣстности холмистой; затѣмъ онъ выходитъ въ равнину, шириною до 10 верстъ, ограниченною съ съ обѣихъ сторонъ невысокими горными цѣпями.

Черезъ многочисленныя рѣки и рѣчки, встрѣчающіяся по пути, переходятъ бродомъ; только черезъ рѣку Кызылъ-Узанъ перекинутъ прочный кирпичный мостъ.

Что касается до возможности колеснаго движенія, то непреодолимое препятствіе представляютъ только скалистыя цѣпи, тянущіяся по обѣимъ сторонамъ рѣки Кызылъ-Узанъ. Хребетъ Тютунсусъ въ этомъ отношеніи гораздо удобнѣе, такъ какъ онъ покрытъ землей, почему можно было бы проложить колесный путь безъ особыхъ затрудненій.

Страна, по которой пролегаетъ путь, вообще очень бѣдно населена. Исключеніе составляетъ мѣстность отъ города Ардебиль до хребта Тютунсутъ, затѣмъ долина, въ которую входитъ дорога въ разстояніи 45 верстъ къ сѣверо-западу отъ города Зенджанъ. Жители селеній обыкновенно содержатъ стада козъ и барановъ; хлѣбопашествомъ они занимаются лишь въ ограниченныхъ размѣрахъ для собственной надобности.

Путешественники неохотно останавливаются въ селеніяхъ встрѣчающихся между городами Ардебиль и Зенджанъ, вслѣдствіе нахожденія въ нихъ ядовитаго клопа „Гарибъ-Гезъ“. Укусъ послѣдняго вызываетъ сильную головную боль и лихорадку, которая проходитъ лишь черезъ нѣсколько мѣсяцевъ. Замѣчательно, что для мѣстныхъ жителей клопъ этотъ безопасенъ, почему его и прозвали „Гарибъ-Гезъ“, т. е. кусающій чужихъ.

Описаніе пути. Дорога оставляетъ вправо цитадель и выходитъ изъ города въ южномъ направленіи. Пройдя 1 вер., она переходитъ по кирпичному мосту длиною въ 8 саж. и шириною въ 1 саж. черезъ рѣку Балыгли; затѣмъ, минуя маленькную деревню Дашкесанъ, бродомъ черезъ канаву, впадающую правѣе пути въ небольшой прудъ.

Далѣе дорога подымается отлого на холмистое плато, наполняющее собой пространство между Саваланомъ и цѣпью Багровъ, послѣ чего постоянно, но не круто подымается и спускается. Около 12 вер. южнѣе города Ардебиль путь оставляетъ вправо, въ разстояніи 1 вер., селеніе Зирдали, черезъ другія 6 верстъ деревню Кахризъ. Пройдя еще 7 верстъ, дорога минуетъ селеніе Бусунъ; съ правой стороны пути, около кургана, виднѣется деревня Гюльтене.

Далѣе дорога слѣдуетъ вверхъ по теченію притока Куручай—рѣчки Хаджи-Маомедъ-Чай, протекающей по ущелью, шириною въ 1 версту, въ отлогихъ каменистыхъ берегахъ; ширина ея составляетъ около 3 саж. Дорога идетъ вдоль лѣваго берега рѣчки, минуя двѣ зимовки кочевниковъ, расположенныя на правомъ берегу: Зинъ-Кишлакъ и Тазе-Кишлакъ; затѣмъ она переходитъ черезъ эту рѣчку, глубина коей у брода равняется 1 ф. и подымается далѣе по лѣвому берегу притока Хаджи-Маомедъ-Чай—Кореинской рѣчки, ширина коей нѣсколько менѣе предыдущей.

Пройдя 6 верстъ, путь минуетъ мельницу и достигаетъ въ разстояніи 38 верстъ отъ города Ардебиль деревни Кореинъ, состоящей изъ 45 дворовъ. Около села находится фруктовый садъ; наружной ограды ни оно, ни предыдущія селенія не имѣютъ. За деревней Кореинъ дорога переходитъ бродомъ черезъ рѣчку того же имени, затѣмъ черезъ канаву, выведенную изъ оной. Въ разстояніи 3 верстъ отъ деревни она перерѣзывается ручьемъ, впадающимъ въ Кореинскую рѣчку, отъ которой путь постепенно удаляется. Дорога пролегаетъ сначала по мѣстности холмистой, затѣмъ она подымается продолжительно, но не очень круто на хребетъ Тютунсусъ.

Почва здѣсь суглинисто-песчанаго характера; лишь недалеко

отъ вершины горы, на протяженіи 400 ф., дорога проходитъ черезъ красную глину и очень топка послѣ дождей.

По скатамъ горъ мѣстами стоятъ хлѣбныя поля, такъ называемыя „деими", т. е. поля, не требующія искусственнаго орошенія.

Пройдя черезъ каменистую вершину горы, съ которой, съ лѣвой стороны, внизу, видна деревня, путь спускается къ рѣкѣ Маглявачай, которая здѣсь имѣетъ ширину въ 5 саж. и глубину въ $1^1/_2$ ф., и перерѣзываетъ дорогу.

Спускъ вообще не крутой, лишь передъ самой рѣчкой, на протяженіи 300 шаговъ, крутизна доходитъ до 25°.

Выше брода находится небольшая деревня Кара-Кишлакъ, ниже по теченію лежитъ другое село.

Лѣвый берегъ рѣки также круто подымается на короткомъ разстояніи, далѣе подъемъ болѣе отлогій, но продолжительный.

Далѣе дорога спускается подъ наклономъ въ 8° по мѣстности, которая постепенно принимаетъ характеръ каменистый, къ рѣкѣ Мяглава-Чай, которая второй разъ перерѣзываетъ путь, затѣмъ же удаляется отъ него, переходитъ черезъ невысокую холмистую цѣпь, за которой опять перерѣзывается рѣчкой, впадающей въ Мяглава-Чай.

Оттуда путь сначала на короткомъ разстояніи подымается, затѣмъ онъ спускается отлого къ небольшой деревнѣ Сенгава, состоящей изъ 30 глинянхъ мазанокъ.

Далѣе дорога уклоняется на юго-западъ, пролегаетъ по мѣстности каменистой и холмистой и, пройдя отъ Сенгава 6 верстъ, достигаетъ деревни Генжила, которая нѣсколько больше предыдущей.

За деревней Генжила путь опять идетъ на югъ, перерѣзывается незначительной рѣчкой и пролегаетъ, на разстояніи 12 верстъ, до деревни Эриджъ, состоящей изъ 25 мазанокъ, по мѣстности холмистой, ограниченной съ обѣихъ сторонъ горными цѣпями, изъ коихъ восточная подымается до 2.500 ф.

Непосредственно за деревней Эриджъ и одной верстой далѣе дорога перерѣзывается двумя рѣчками, переходитъ черезъ невысокую, скалистую цѣпь и спускается медленно къ деревнѣ Пази,

состоящей изъ 20 глиняныхъ мазанокъ и расположенной въ разстояніи 5 верстъ отъ предыдущаго села. Затѣмъ путь переходитъ удобнымъ бродомъ черезъ рѣчку шириною въ 2 саж. и вьется на крутую горную цѣпь, возвышающуюся около 1000 ф. надъ окружающею мѣстностью. Дорога здѣсь пролегаетъ скверной тропинкой и подымается зигъ-загами во избѣжаніе черезъ чуръ крутыхъ заложеній. Съ вершины горы, въ разстояніи 5—6 вер. къ востоку, виднѣется рѣка Мяглава-Чай, протекающая въ горномъ ущельи, шириною около 1 версты; съ лѣвой стороны она принимаетъ значительный притокъ. Спускъ съ горы незначительный, такъ какъ вышеупомянутая цѣпь окаймляетъ горное плато, расположенное сѣвернѣе рѣки, Кызылъ-Узанъ.

Передъ деревней Зинабъ, состоящей изъ 40 глиняныхъ мазанокъ и расположенной въ разстояніи 9 верстъ отъ Пази, дорога перерѣзывается ручейкомъ; пройдя одну версту, она пересѣкаетъ другой ручей, послѣ чего вьется вверхъ на крутую скалистую цѣпь съ относительной высотой въ 600 ф.

Оттуда дорога круто спускается къ горному ручейку, подымается опять на короткомъ разстояніи и спускается затѣмъ очень продолжительно и круто, по голымъ скаламъ къ рѣкѣ Кызылъ-Узанъ. Недоходя до послѣдней $1^1/_2$ вер., дорога оставляетъ влѣво деревню Афшаръ, затѣмъ на протяженіи 50 шаговъ она врѣзана въ скалу и имѣетъ ширину всего въ 3 ф.

Далѣе она пролегаетъ частью по краю пропасти; лѣвѣе ея подымаются отвѣсныя скалы.

Рѣка Кызылъ-Узанъ ~~вытекаетъ~~ изъ ~~горъ~~ Кафланъ-Ку; недалеко отъ города Міанэ она поворачиваетъ на юго-востокъ и соединяется у деревни Менджилъ съ рѣкою Шахрудъ; соединеніемъ этихъ двухъ рѣкъ образуется рѣка Сефидъ-Рудъ.

Тамъ, гдѣ рѣка Кызылъ-Узанъ перерѣзываетъ дорогу изъ Ардебиля въ Зенджанъ, она течетъ въ дикомъ горномъ ущельи между крутыми, большею частью совершенно отвѣсными, скалами, подымающимися до 2.000 ф.

Черезъ рѣку перекинутъ прочный кирпичный мостъ—Полъ-и-Пердели, длина коего равняется 30 саж. при ширинѣ въ $1^1/_2$ саж. Мостъ этотъ возвышается надъ водой около 8 саженей и нахо-

дится вообще въ исправномъ состояніи; лишь у южнаго его конца перила обвалились.

Переправа въ бродъ черезъ рѣку немыслима, нельзя даже спускаться къ рѣкѣ, такъ какъ она протекаетъ въ слишкомъ крутыхъ берегахъ. Въ случаѣ разрушенія моста его трудно исправить, такъ какъ кромѣ камня никакого строительнаго матеріала здѣсь найти нельзя.

Далѣе дорога круто подымается до 2.000 ф. на скалистую цѣпь, которая тянется вдоль южнаго берега рѣки, затѣмъ она немного понижается, но сейчасъ же подымается опять, но болѣе отлого ф., въ 500, на другую цѣпь, тянущуюся параллельно первой.

Спускъ съ этой цѣпи болѣе отлогій и непродолжительный, такъ какъ за вышеупомянутою цѣпью располагается возвышенное холмистое плато, по которому дорога пролегаетъ. Почва здѣсь состоитъ изъ суглинка, мѣстами изъ глины и довольно топка послѣ дождей.

Мѣстность очень бѣдно населена, лишь рѣдко виднѣются, въ далекомъ разстояніи отъ пути, небольшія деревушки; иногда встрѣчаются и хлѣбныя поля.

Пройдя отъ моста Пердели 24 вер., дорога достигаетъ деревни Кара-буллахъ, состоящей изъ 60—70 дворовъ.

Черезъ эту деревню протекаетъ ручей; къ юго-западу, въ разстояніи 5 верстъ, виднѣется другое селеніе, нѣсколько больше Карабуллаха.

Далѣе дорога пролегаетъ по мѣстности холмистой, состоящей изъ суглинка и принимающей иногда характеръ каменистый. Почва покрыта тощей травой и орошается многочисленными ручейками, которые перерѣзываютъ путь. Пройдя отъ Карабуллаха 14 верстъ, дорога переходитъ черезъ небольшую холмистую цѣпь и уклоняется постепенно на юго-востокъ; въ разстояніи 23 верстъ отъ перваго мѣста она достигаетъ деревни Дашъ-Булатъ расположенной правѣе пути и состоящей изъ 50 дворовъ.

Далѣе дорога пролегаетъ по долинѣ между двумя параллельными цѣпями, изъ коихъ южная отстоитъ отъ пути отъ 6—8 вер.; сѣверная цѣпь находится гораздо ближе; мѣстами дорога пролегаетъ непосредственно вдоль подошвы ея.

Дорога сравнительно хороша и допускаетъ колесное движеніе; единственное неудобство состоитъ въ томъ, что она перерѣзывается нѣсколькими рѣчками, протекающими иногда въ крутыхъ берегахъ.

Жители деревень, которыя встрѣчаются по пути, занимаются преимущественно хлѣбопашествомъ и отправляютъ избытокъ хлѣба въ Зенджанъ.

Описаніе пути. Пройдя отъ деревни Дашъ-Булатъ 6 верстъ, дорога переходитъ черезъ горный ручей, за которымъ, правѣе пути, виднѣются 3 деревни; затѣмъ она пролегаетъ вдоль подошвы горъ и оставляетъ вправо небольшую деревушку, за которой перерѣзывается ручейкомъ, протекающимъ мимо мельницы.

Далѣе путь опять нѣсколько уклоняется отъ горъ; пройдя отъ Дашъ-Булата 16 верстъ, онъ оставляетъ вправо, въ разстояніи 2 верстъ, 2 деревни; третья находится лѣвѣе дороги въ разстояніи 1 версты. Послѣдняя затѣмъ минуетъ еще 3 деревни и перерѣзывается, въ разстояніи 25 вер. отъ деревни Дашъ-Булатъ, рѣчкой, шириною въ $2^1/_2$ саж. и глубиною въ 2 ф., протекающей по ущелью, шириною въ $^1/_2$ вер. Спускъ въ это ущелье и подъемъ (въ 100 ф.) съ другой стороны довольно круты и совершаются подъ наклономъ въ 20°.

Пройдя оттуда 6 верстъ, дорога перерѣзывается рѣчкой, высыхающей лѣтомъ; черезъ другія 2 версты она оставляетъ влѣво большую деревню Захрудъ, состоящую изъ 70 дворовъ, и опять перерѣзывается рѣчкой, шириною въ 3 саж. и глубиною въ $1^1/_2$ ф.

Пройдя отъ Захруда 9 верстъ, дорогу перерѣзываетъ рѣка шириною въ 4 саж. и глубиною въ $1^1/_2$ ф., протекающая по оврагу. Путь спускается довольно круто футовъ въ 150, переходитъ сначала черезъ оросительную канаву, затѣмъ черезъ рѣчку и подымается съ другой стороны такъ же круто ф. въ 200. Съ правой стороры у подножія горъ находится деревня, около 3 верстъ, далѣе путь минуетъ другое село, послѣ чего перерѣзывается ручейкомъ.

Затѣмъ дорога постепенно приближается къ подошвѣ южной горной цѣпи, минуетъ нѣсколько большихъ садовъ, огороженныхъ

глиняными стѣнами и, пройдя отъ Захруда 20 верстъ входитъ въ городъ Зенджанъ.

Зенджанъ—главный городъ провинціи того же имени—имѣетъ народонаселеніе приблизительно въ 30.000 жителей, расположенъ на правомъ берегу рѣки Зенджанъ-Чай, которая течетъ на западъ и впадаетъ въ одинъ изъ притоковъ Кызылъ-Узанъ.

Городъ лежитъ на главномъ трактѣ изъ Тавриза въ Казвинъ, и до послѣдняго мѣста и далѣе до Тегерана колесное движеніе возможно безъ особыхъ затрудненій. Въ обратную же сторону, въ Тавризъ, дорога гораздо хуже, но все же допускаетъ колесное движеніе, хотя послѣднее очень неудобно. Товары отправляются исключительно вьючными караванами въ Тавризъ, въ Казвинъ же ходятъ иногда и фургоны, хотя въ ничтожномъ количествѣ.

Въ окрестностяхъ Зенджана развито хлѣбопашество и огородничество. Зерновой хлѣбъ и, въ особенности, овощи отправляются въ большомъ количествѣ въ Тегеранъ; между послѣдними видное мѣсто занимаетъ испанскій лукъ или, какъ его называютъ въ Персіи, „Зенджанскій лукъ".

Изъ мануфактурныхъ произведеній городъ славится своими весьма красивыми филиграновыми серебряными и золотыми издѣліями; затѣмъ въ значительномъ количествѣ выдѣлывается домашняя и кухонная мѣдная утварь и простые желѣзные и стальные ножи, серпы, топоры и т. д.

Мѣдь получается изъ Россіи въ листахъ, такъ какъ персидская мѣдь, вслѣдствіе скверной очистки отъ сѣры, допускаетъ лишь самую грубую обработку.

Въ городѣ Зенджанѣ находятся 2 телеграфныя станціи: индоевропейская и персидская, почтовая станція, большой базаръ, нѣсколько каравансараевъ и т. д.

Зенджанъ обнесенъ глиняной стѣной съ фланкирующими башнями.

Изъ Зенджана въ Казвинъ.

Дорога изъ города Зенджанъ въ городъ Казвинъ пролегаетъ въ юго-восточномъ направленіи по долинѣ, шириною въ 4 вер., между двухъ параллельныхъ горныхъ цѣпей, изъ коихъ южная возвышается мѣстами до 2.500 ф.

Долина эта выходитъ въ Казвинскую равнину около деревни Сія-Деханъ, расположенной около 35 вер. къ юго-западу отъ Казвина. Дорога пролегаетъ вверхъ по правому берегу рѣки Зенджанъ-Чай и переходитъ черезъ оную въ разстояніи 22 вер. отъ города Зенджанъ по кирпичному мосту. Это единственный мостъ, который встрѣчается до Казвина; черезъ ручейки и рѣчки, перерѣзывающіе дорогу, переходятъ бродомъ, что, вслѣдствіе незначительности ихъ, затрудненій никакихъ не представляетъ. Нѣсколько неудобны для колеснаго движенія—солончаки, по которымъ мѣстами пролегаетъ путь на короткомъ разстояніи, но эти солончаки лѣтомъ высыхаютъ и тогда удобопроходимы.

Вся мѣстность густо населена и плодородна: встрѣчаются многочисленныя, частью очень большія деревни, построенныя изъ глины, сады, окруженные глиняными стѣнами, и обширныя хлѣбныя поля. Топливомъ служитъ преимущественно кизякъ, затѣмъ тернистый кустарникъ круглой формы, который находится въ горахъ.

Въ разстояніи 50 вер. отъ города Зенджанъ дорогу перерѣзываетъ рѣка Абхаръ, которая затѣмъ, до деревни Сія-Деханъ, протекаетъ правѣе пути.

Описаніе дороги. Дорога пролегаетъ по мѣстности суглинистаго и песчанаго характера; недалеко отъ города она спускается отлого, въ ф. 50 къ руслу обыкновенно высохшей рѣчки, оставляетъ затѣмъ вправо между собой и рѣкою Зенджанъ-Чай, протекающей въ близкомъ разстояніи, двѣ деревни: Хассанъ-Абдалла и Саянъ и пересѣкаетъ два ручья и одну рѣчку шириною въ 2 саж. Лѣвѣе пути, вдоль подошвы и по склонамъ горъ, также виднѣются нѣсколько деревень.

За селеніемъ Саянъ песчаные отроги сѣверныхъ горъ доходятъ непосредственно до пути.

Пройдя отъ города 11 вер., путь оставляетъ влѣво деревню Дизе, около которой рѣка Зенджанъ-Чай принимаетъ съ лѣвой стороны небольшой притокъ. Черезъ другія 6 вер. она перерѣзывается рѣчкой, маловодной, но протекающей по руслу шириною въ 15 саж., затѣмъ она переходитъ черезъ рѣку Зенджанъ-Чай по кирпичному мосту длиною въ 7 саж. и шириною въ 2 саж. Рѣка здѣсь протекаетъ въ невысокихъ земляныхъ берегахъ, ширина ея составляетъ 5 саж., глубина отъ 4 до 5 ф.

За мостомъ отъ главной дороги отходитъ путь на югъ, къ большой деревнѣ Нимаверъ, состоящей изъ 400 дворовъ и расположенной въ разстояніи 2 вер. отъ моста за холмами.

Жители занимаются съ большимъ успѣхомъ земледѣліемъ и отправляютъ хлѣбъ и овощи въ Тегеранъ.

Слѣдующее селеніе, которое встрѣчается по пути, большая деревня Алмеки, расположенная въ разстояніи 32 верстъ отъ города Зенджанъ. Пройдя еще 3 версты, дорога проходитъ 2 раза черезъ солончаки и достигаетъ деревни Султаніэ, состоящей теперь изъ приблизительно 350 дворовъ.

Султаніэ былъ прежде большой городъ, о чемъ свидѣтельствуютъ многочисленныя, частью грандіозныя, развалины, которыя показываются по всѣмъ направленіямъ. Теперь же мѣстечко значенія не имѣетъ. Въ деревнѣ находится почтовая станція и каравансарай.

Пройдя отъ Султаніэ 3 версты, дорога оставляетъ влѣво, у подножія горъ, небольшую деревню, еще черезъ 4 версты она минуетъ большую деревню Хуссейнабадъ, оставляетъ влѣво полуразрушенный глиняный сарай и достигаетъ, въ разстояніи 50 вер. отъ Зенджана деревни Пирсака, за которой она перерѣзывается: сначала ручейкомъ, затѣмъ рѣкой Абхаръ, проходящей съ сѣвера. Рѣка Абхаръ, какъ сказано выше, протекаетъ далѣе правѣе пути, въ близкомъ отъ него разстояніи. Ширина русла этой рѣки, которое, впрочемъ, лишь на половину наполнено водой, доходитъ до 30 саж. но въ верхнемъ своемъ теченіи рѣка незначительна.

Пройдя отъ Султаніэ 30 верстъ, дорога проходитъ черезъ большую деревню Сейнъ-Кала, гдѣ болѣе прямая караванная дорога въ Казвинъ отдѣляется отъ главнаго пути. Далѣе дорога оставляетъ влѣво, въ разстояніи 3 вер., деревню Насирабадъ и достигаетъ большаго села Хіэ, состоящаго изъ 200 дворовъ; здѣсь находится почтовая станція и каравансарай.

Далѣе путь переходитъ черезъ высохшее русло рѣчки и оставляетъ влѣво, въ разстояніи 1 версты, деревню Хуссейніэ; затѣмъ правѣе и лѣвѣе дороги виднѣются развалины брошенныхъ деревень. Далѣе же оба берега рѣки Абхаръ покрыты садами и большими деревнями, изъ коихъ главныя Хурумдере, Абхаръ (которая

имѣетъ большую мечеть), Шерифабадъ, Нурунъ, Шинаинъ, Кеджеръ и Кервэ. На этомъ пространствѣ дорога перерѣзывается многочисленными ручейками, впадающими въ рѣку Абхаръ, и ирригаціонными канавами, выведенными изъ оной для орошенія полей.

Деревня Кервэ имѣетъ около 400 дворовъ, почтовую станцію и каравансарай и расположена по обѣимъ сторонамъ рѣки, въ разстояніи 30 вер. отъ деревни Хіэ.

За деревней Кервэ дорога пересѣкаетъ канаву съ крутыми берегами и оставляетъ вправо нѣсколько большихъ деревень.

Пройдя отъ Кервэ 11 вер., дорога перерѣзывается сначала ручьемъ, затѣмъ рѣчкой, протекающей по лощинѣ. У ручья, лѣвѣе пути, стоятъ нѣсколько построекъ съ глиняной оградой. Еще черезъ 3 вер. дорога опять перерѣзывается рѣчкой; затѣмъ она отлого и незначительно подымается на склонъ сѣверныхъ горъ, пролегаетъ на короткомъ разстояніи косогоромъ, спускается такъ же отлого въ равнину и пролегаетъ далѣе вдоль подошвы горной цѣпи.

Около деревни Карабаги, расположенной въ 16 вер. отъ Кервэ, дорога пересѣкаетъ рѣчку и проходитъ между двумя незначительными возвышенностями; черезъ 3 версты другая рѣчка, протекающая въ широкомъ руслѣ, перерѣзываетъ путь, который скоро затѣмъ нѣсколько уклоняется на югъ и достигаетъ, въ разстояніи 24 вер. отъ Кервэ, большой деревни Сіядеханъ, расположенной по обѣимъ сторонамъ рѣки Абхаръ. Послѣдняя, которая здѣсь уже значительно уменьшилась вслѣдствіе большаго расхода на орошеніе полей, еще болѣе раздробляется на ирригаціонныя канавы и скоро кончается въ Казвинской степи. Сіядеханъ имѣетъ около 300 дворовъ, почтовую станцію и каравансарай; деревня окружена хлѣбными полями и садами.

Далѣе путь пролегаетъ по малонаселенной и маловодной равнинѣ; по пути встрѣчаются всего 2 деревни: небольшое село Кехекъ, расположенное правѣе пути, въ разстояніи 7 верстъ отъ отъ Сіядеханъ, и Султанабадъ, болѣе значительная деревня, находящаяся около 7 верстъ южнѣе города Казвина.

Обѣ эти деревни обнесены глиняными стѣнами съ фланкирую-

щими башнями; правѣе Султанабада виднѣются еще 2—3 деревушки. На полъ-пути, около дороги, стоитъ крытое водохранилище, лѣтомъ здѣсь единственная вода, которая находится на всемъ пространствѣ отъ Сіядеханъ до города Казвинъ (на протяженіи 30 верстъ); къ деревнямъ вода проведена подземными канатами, къ которымъ опускаютъ колодцы; непосредственно передъ городскими воротами дорога пересѣкаетъ небольшой ручеекъ, который передъ тѣмъ на короткомъ разстояніи протекаетъ правѣе пути.

Путешествіе поручика Вогана по Восточной Персіи [1]).

Читано ген.-маіоромъ Ф. Гольдсмитъ, на вечернемъ засѣданіи 10 марта 1890 года.

Перевелъ съ англійскаго л.-гв. Егерскаго полка подпоручикъ ***Грендалъ.***

Поручикъ Воганъ, офицеръ 7-го Бенгальскаго полка, недавно совершилъ интересное путешествіе черезъ Персію, изъ Лингехъ—портъ на южной или морской границѣ ея—въ Симпанъ, лежащій недалеко отъ сѣверной границы, и далѣе на востокъ до Бажистана. Описаніе его представлено въ корол. геогр. общество, но такъ какъ оно довольно значительнаго объема и еще не обработано, то мнѣ поручено, въ отсутствіе автора, приготовить его къ докладу. Представляя въ настоящее время вамъ извлеченіе изъ его бумагъ, я, хотя и позволю себѣ, при случаѣ, нѣсколько личныхъ замѣчаній, постараюсь возможно чаще приводить собственныя слова молодаго путешественника.

Для болѣе удобнаго обзора совершеннаго путешествія (протяженіемъ въ 1164 мили, не считая мелкихъ экскурсій) мы раздѣлимъ его на три части: изъ Лингехъ въ Іездъ, дистанція въ 418 миль, сдѣланная въ $2^1/_2$ мѣс., съ 17 декабря по 3 марта, изъ Іезда въ Симпанъ, 370 миль, сдѣланныя въ 24 дня, съ 30 марта по 23 апрѣля и изъ Симпана въ Бажистанъ, 376 миль, совершенныя въ 1 мѣс. 12 дн.

---

[1]) Proceeding of the R. G. Society. London. October 1890.

Прибывъ изъ Карачи въ Лингехъ, лежащій къ ю.-з. отъ Бендеръ-Аббасъ, 13 декабря 1887 г., поручикъ Воганъ отправился пѣшкомъ во внутрь Персіи 17 числа того же мѣсяца. Снаряженіе его состояло изъ палатки (кабульскаго образца), походнаго стола, кровати и стула, фонаря, чемодана съ платьемъ и чемодана съ инструментами, принадлежностями для рисованія и медикаментами, сѣдла, винтовки, 2-хъ револьверовъ и постели съ подушкою, свернутыхъ въ непромокаемое одѣяло. Весь его багажъ былъ навьюченъ на шесть муловъ и его спутниками были: слуга—арабъ, „изображавшій переводчика, повара и многое другое", и четыре мушкетера, присланные губернаторомъ, чтобы указывать ему дорогу и, какъ онъ самъ свидѣтельствуетъ, „чтобы пожирать бо̀льшую часть моей провизіи".

Короткій переходъ перваго дня ($8^1/_2$ миль), по песчаному грунту со скудной растительностью, привелъ его къ хижинѣ, лежащей среди финиковыхъ деревьевъ. Затѣмъ, на второй день, пройдя деревню Мейракумъ, окрестности которой (несмотря на то, что въ ней имѣется 200 жителей, большія финиковыя плантаціи и небольшія пшеничныя поля) описываются какъ „весьма печальныя", онъ дошелъ до Чемпеха,—селенія, состоящаго изъ 20 домовъ—„небольшихъ строеній изъ высушеннаго на солнцѣ кирпича и съ крышами въ видѣ небольшихъ куполовъ". На третій день онъ поднимался по слегка покатой мѣстности на рядъ высокихъ и безплодныхъ холмовъ, окружавшихъ пройденное наканунѣ пространство. Его движеніе было нѣсколько замедлено множествомъ большихъ валуновъ, разбросанныхъ по дорогѣ, но пройдя узкое ущелье, по которому протекалъ ручей съ пропитанными солью берегами, и взобравшись на крутой утесъ, онъ достигъ водораздѣла, высотою около 1960 фут., и расположился къ ночи у „Хауца" (Hauz)—большой цистерны съ дождевой водою, у дороги. Съ этого мѣста, съ вершины ряда холмовъ, была видна высшая точка Линге-Пикъ, „желтая масса котораго обрисовывалась въ тылу на голубомъ фонѣ неба". Въ слѣдующій день, спустившись въ долину между крутыми, голыми высотами и двигаясь вдоль русла высохшей рѣки, среди дикихъ и пустынныхъ окрестностей, онъ достигъ соленой рѣки, текущей на с.-з.

Перейдя ее, онъ дошелъ, слѣдуя по пересѣченной мѣстности между высокими холмами, до Динскаго каравансарая, небольшаго грязнаго каменнаго строенія, переполненнаго клопами, расположеннаго на высотѣ около 1400 ф.

Пятый переходъ шелъ вверхъ по долинѣ, пересѣченной стѣнами изъ скалъ, вышиною отъ 20 до 60 ф. и толщиною въ 3—4 ф., тянувшимися съ с. на ю., синяго или красно-коричневаго цвѣта, съ прилегавшими къ нимъ песчаными холмами. Затѣмъ, поднявшись по скалистому ущелью, съ кочками и индѣйскою травою, онъ остановился на низкомъ водораздѣлѣ, высотою въ 1850 ф. Объ этой части своего путешествія поручикъ Воганъ замѣчаетъ: „къ востоку, югу и западу, страна, оставленная нами позади, представляетъ просто массу холмовъ, насколько глазъ видитъ, съ общимъ направленіемъ съ в. на з. Дорога теперь постепенно спускается извивающейся каменистою тропинкою и теряется черезъ милю среди холмовъ и въ такой пересѣченной мѣстности, которая не поддается описанію. Внизъ по руслу высохшаго ручья, вокругъ крутыхъ утесовъ, по узкимъ тропинкамъ и вдоль ущелій, скалистыя стѣны которыхъ высятся надъ дорогою". Пройдя три мили, онъ достигъ берега соленой рѣки Магейранъ (текущей на в.), по руслу которой, шириною въ 600 ярдовъ, медленно течетъ соленый потокъ, глубиною въ 20 дюймовъ и шириною отъ 15 до 40 ярдовъ. Лѣвый берегъ ея, 30 ф. вышины, состоитъ изъ массы круглыхъ валуновъ всѣхъ размѣровъ, сложенныхъ на твердомъ пескѣ. Поднявшись по этому берегу, онъ дошелъ до Магейранскаго каравансарая.

Два перехода далѣе на с. привели его въ Бастекъ, лежащій на окруженной горами равнинѣ, длиною, съ з. на в., въ 4 мили и шириною, съ с. на ю., въ 3 мили, и составляющій главный городъ округа, заключающаго не менѣе 15.000 жителей, магометанъ-суннитовъ. По дорогѣ онъ прошелъ селеніе Кукхирдъ, жители котораго, „весьма любезные, но страшно любопытные", сообщили ему, что онъ первый европеецъ, посѣтившій ихъ. Сходя съ холмовъ на Бастекскую равнину, онъ замѣтилъ каменную колонну, высотою около 7 ф., прислоненную къ скалѣ. Взобравшись на нее, онъ между развалившимися камнями увидѣлъ человѣ-

ческій скелетъ съ присохшими кусками мяса, составлявшій останки горнаго разбойника, который, въ наказаніе за свои преступленія, былъ заживо замуравленъ.

Въ разстояніи пяти или шести миль отъ дороги виденъ былъ большой городъ Іена.

Поручикъ Воганъ такъ описываетъ прибытіе свое въ Бастекъ: „у окраинъ города меня встрѣтили туфангши (мушкетеры) губернатора и провели меня къ губернаторскому дому. Когда я проходилъ по улицамъ, пушечные залпы, смѣшанные съ возгласами народа, оглашали воздухъ. Это происходило не въ честь меня, а въ честь „хилата“ (праздничнаго платья), подареннаго губернатору города правителемъ провинціи, Фатъ-Али-Ханъ Ларскимъ“. Согласно обычаю, соблюдаемому въ такихъ случаяхъ, губернаторъ, чтобы принять подарокъ съ должной торжественностью, „выѣзжаетъ за городъ, окруженный воинами, и, какъ только посланные, несущіе подарокъ, появляются на горизонтѣ, слѣзаетъ съ коня, почтительно приближается пѣшкомъ и одѣваетъ его, при салютѣ изъ пушекъ и ружей“.

О городѣ и его обитателяхъ онъ пишетъ: „Съ горъ видъ его чрезвычайно живописенъ, такъ какъ онъ окруженъ зелеными полями и большими финиковыми плантаціями. Въ немъ нѣтъ базара, такъ какъ мѣсто не совсѣмъ безопасно, подвергаясь случайнымъ набѣгамъ кочующихъ враждебныхъ племенъ. Два мѣсяца тому назадъ братъ нынѣшняго хана былъ убитъ на улицахъ города, по дорогѣ къ мечети. Убійца былъ другой его братъ, который самъ хотѣлъ сдѣлаться ханомъ. Жители города принадлежатъ къ красивому и мужественному племени горцевъ“.

Послѣ двухдневной стоянки въ Бастекѣ, нашъ путешественникъ отправился дальше и черезъ четыря дня достигъ селенія Хормузъ. Дорога была довольно тревожна, и набѣги разбойниковъ-арабовъ составляютъ источникъ постояннаго страха для жителей тѣхъ деревень, черезъ которыя она шла. Разъ онъ достигъ высоты въ 2450 ф.; водораздѣлъ, составляющій границу Лара и Бастека вышиною въ 1700 ф. Кухъ-и-Хормузъ, видимый вправо, казался западной оконечностью горнаго хребта, тянущагося къ в. на 12 или 14 миль. Селеніе Хормузъ, судя по окружающимъ

его развалинамъ, когда-то должно было быть гораздо больше. Холмы къ сѣверу отъ него содержатъ сѣру и большое количество желѣза. „Ибисы, дикія козы, куропатки и степные тетерева (sand grouse), встрѣчались въ изобиліи“.

По причинѣ стычекъ между арабами и персами въ Дарабѣ и представляющейся поэтому опасности для путешественниковъ, первые три дня новаго года были проведены въ Хормузѣ. На 4-е число отправились и шесть дней спустя прибыли въ городъ Форгъ; но особыя мѣры предосторожности противъ разбойниковъ должны были быть приняты, какъ-то: форсированные марши, постоянныя развѣдки днемъ и часовые ночью; большое безпокойство въ маленькомъ лагерѣ было вызвано прохожденіемъ мимо ихъ ночью 500 арабовъ и видъ верблюдовъ, пасущихся на необыкновенномъ мѣстѣ.

Поручикъ Воганъ даетъ лестное свидѣтельство о пользѣ своего конвоя, говоря: „несмотря на то, что они простые поселяне, они хорошо знаютъ военное дѣло и постоянно сами высылаютъ авангардъ и боковые патрули. Начальникъ ихъ имѣетъ небольшую подзорную трубу, которой онъ очень гордится и которою часто пользуется“.

Пройденная страна очень походила на предыдущую—горы и равнины, съ соленою рѣкою, но со скудною растительностью. Передъ спускомъ къ деревнѣ Фадумъ водораздѣлъ имѣлъ высоту въ 3.750 ф. 10 января въ дневникѣ сказано:—„Послѣ двадцатичасоваго дождя, который по мнѣнію жителей мною принесенъ, я оставилъ деревню и, слѣдуя вдоль рѣки Шуръ (текущей къ ю.-в.) $3^1/_2$ мили, мы нашли бродъ и съ большимъ трудомъ перешли ея разлившіяся воды. Вода была соленая, необыкновенно холодная и текла быстро. Пройдя полъ-мили по ея берегу, мы дошли до того мѣста, гдѣ прѣсная рѣка соединяется съ ней, протекая по узкой долинѣ, вдоль которой мы продолжали нашъ путь между скалистыми голыми холмами. Рѣка большею частью поросла камышемъ, въ которомъ скрываются кабаны и другіе звѣри. Пройдя 8 миль, мы вышли на Форгзкую равнину, покрытую полями, украшенную деревушками, и черезъ $10^1/_2$ миль вошли въ городъ Форгъ“.

Остановка около четырехъ недѣль, по случаю наступленія чрезвычайно холодной погоды и необходимости сообщенія съ Ширазъ для поправки сломанныхъ термометровъ, была посвящена охотамъ и научнымъ экскурсіямъ въ окрестностяхъ.

Мы воспользуемся случаемъ замѣтить, что въ этой части своего путешествія поручикъ Воганъ попалъ на слѣды другихъ путешественниковъ. Изъ числа болѣе близкихъ къ намъ, назовемъ Приса (Preece) посѣтившаго Форгъ въ 1884 г.; но лучше сравнить настоящія наблюденія съ наблюденіями француза Дюпре въ 1808 году, т. е. въ началѣ нынѣшняго столѣтія.

Этотъ путешественникъ, оцѣнивая народонаселеніе города въ менѣе чѣмъ 2.000 чел. говоритъ, что здѣсь есть нѣсколько лавокъ, въ которыхъ продаются фрукты и сукна, привозимыя изъ Лара и Кермана, и что здѣсь приготовляются бумажныя ткани, которыя окрашиваются въ синій цвѣтъ. Поля, прибавляетъ онъ, орошаются горнымъ потокомъ и производятъ пшеницу, ячмень, рисъ и хлопчатую бумагу, излишекъ которой вывозится въ Ларъ и обмѣнивается на желѣзо, свинецъ и огнестрѣльное оружіе.

Описаніе поручика Вогана говоритъ, что Форгъ—„незначительный городъ, въ очень заброшенномъ состояніи, окруженный стѣною и заключающій около 150 жителей. Общее число обитателей всей равнины не должно превосходить 500. Городъ управляется наибомъ, племянникомъ хана Ларскаго. Воздѣлывается хлѣбъ, ячмень и опіумъ.

На картѣ Анвиля обозначенъ, въ непосредственномъ сосѣдствѣ Форга, замокъ „Château du Roi Bahman“, о которомъ упоминаетъ и Дюпре. Онъ описываетъ его въ видѣ полуразвалившагося замка съ башнями, построеннаго царемъ Бахрамомъ [1]), и разсказываетъ, что во время его посѣщенія, правитель Ларистана, Абдуллахъ-ханъ, возставъ противъ Ага-Мухамедъ-шаха, заперся въ этомъ замкѣ. По взятіи замка, онъ спасся бѣгствомъ и былъ

---

[1]) Это, вѣроятно, болѣе вѣрное имя, такъ какъ Бахманъ тождественно съ Артаксерксомъ Лонгиманомъ. Извѣстно, что было нѣсколько Бахрановъ (Вахрахрановъ) въ династіи Сассанидовъ, царствовавшей въ первыхъ столѣтіяхъ по Р. Х.

прощенъ преемникомъ Ага-Мухамеда, Фатъ-Али-шахомъ. Теперь, восемьдесятъ лѣтъ спустя, поручикъ Воганъ пишетъ: „въ окрестностяхъ Форга есть развалины, извѣстныя подъ именемъ Калехъ-Бахманъ,—древняя крѣпость, расположенная на вершинѣ высоты. Съ той стороны, съ которой мы подходили, мѣстность поднимается полого и вершина окружена нѣсколькими рядами каменныхъ стѣнъ, фланкируемыхъ круглыми башнями. Все находится въ совершенно развалившемся состояніи. На самой вершинѣ находится гротъ, а въ немъ высѣченный въ скалѣ колодезь, наполняемый подземнымъ каналомъ изъ текущей вблизи рѣки, изъ котораго гарнизонъ бралъ воду. Стѣны во многихъ мѣстахъ толщиною въ 15 фут.

Съ другой стороны гребень кончается обрывомъ въ 80 или 100 ф. Эти развалины и остатки обширныхъ акведуковъ указываютъ, что Форгъ когда-то былъ цвѣтущимъ городомъ“.

Нашъ путешественникъ прошелъ теперь дистанцію въ 190 миль изъ Лингехъ и совершилъ этотъ путь пѣшкомъ. Онъ, конечно, изыскивалъ болѣе легкій способъ движенія. Принимая предложеніе мѣстныхъ властей, присоединиться къ экспедиціи, отправленной для сбора податей, онъ купилъ лошадь и взялъ къ себѣ дервиша въ качествѣ конюха. Это послѣднее дѣйствіе было нѣсколько необдуманно и вскорѣ доставило поводъ къ огорченію.

Въ началѣ дервишъ доставлялъ много удовольствія своими пѣснями и продѣлками, но это скоро надоѣло.

Первый изъ двухъ переходовъ между Форгомъ и Розакъ былъ суровъ и утомителенъ—то вверхъ по опасному подъему, то вдоль узкой горной тропинки, надъ которой слѣва висѣла отвѣсная скала, а справа въ пропасти шумѣлъ потокъ. Лагерь кочевниковъ въ долинѣ, за высокимъ водораздѣломъ, служилъ мѣстомъ ночлега. Второй переходъ прошелъ черезъ другой водораздѣлъ, съ котораго открывался прекрасный видъ на снѣговыя вершины Форгскаго хребта и на равнину, усѣянную нѣсколькими сотнями шатровъ персовъ—кочевниковъ.

Трудно рѣшить, представляютъ-ли сіи послѣдніе Розакъ, описанный Присомъ какъ „селеніе изъ сотни домовъ съ 300 жителями“, но они навѣрное не соотвѣтствуютъ упоминаемому г. Дюпре

Ростаху—„заброшенной деревнѣ, окруженной стѣною и производящей только рисъ и рожь“. Во всякомъ случаѣ, географическое положеніе во всѣхъ трехъ случаяхъ тождественно и очень можетъ быть, что одно описаніе имѣетъ въ виду осѣдлое, а другое—кочевое поселеніе. Высота, достигнутая на этомъ пути, заключается между 5.000 и 6.000 футъ.

Два дальнѣйшіе перехода прошли черезъ одну изъ вершинъ Кухъ-и-сангъ-Аташъ, среди лагерей кочевниковъ и черезъ главную ставку племени персидскихъ Иліатовъ, въ фортъ Тулъ-Халалъ, расположенный на песчаной равнинѣ нѣсколько въ сторонѣ отъ дороги.

Поручикъ Воганъ даетъ слѣдующія интересныя свѣдѣнія объ Иліатахъ,—кочевомъ племени, съ которымъ онъ встрѣтился въ Гулу-Кухъ подъ предводительствомъ Амиръ-Кули-Хана:

„Народъ этотъ довольно грубый и въ своихъ обычаяхъ много отличается отъ болѣе утонченныхъ высшихъ классовъ, которыхъ я видѣлъ въ городахъ. Одна изъ палатокъ, ближайшая къ шатру хана, у котораго я гостилъ, была предназначена мнѣ. Они владѣютъ громадными стадами козъ и овецъ и во время холодной погоды располагаются на равнинахъ, по сосѣдсту съ колодцами и родниками. Когда трава вокругъ лагеря уничтожена, они снимаются и перекочевываютъ на другое мѣсто. Въ лѣтнюю жару они уходятъ въ горы и не затрудняются переходами въ нѣсколько сотъ миль между лѣтними и зимними кочевьями. Каждое племя имѣетъ свои извѣстныя пастбища и по поводу ихъ возникаетъ большинство пререканій между племенами.

Женщины ходятъ нагія и пользуются гораздо большею свободою, чѣмъ тѣ, которыя живутъ въ городахъ. Въ этомъ отношеніи, однако, обычаи, племенъ различны.

Нѣкоторыя племена принимаютъ путешественника самымъ радушнымъ образомъ, тогда какъ другія (самые жестокіе разбойники—арабы) хотятъ убить его при первомъ сопротивленіи. Самою плохою репутаціей въ этомъ отношеніи изъ Фарскихъ племенъ пользуются бхалусы и араби иліаты.

Я замѣтилъ, что когда мы приходили въ лагерь послѣднихъ, мои спутники боязливо спѣшили пройти его скорѣе, хотя бы то

было въ виду города и днемъ. Я думаю, что единственная причина, почему они такъ ненадежны, та, что невозможно ихъ наказать, такъ какъ они сегодня на одномъ мѣстѣ, а завтра уже ушли далеко.

Бо̀льшая часть населенія Персіи кочуетъ. Стада удовлетворяютъ почти всѣмъ ихъ потребностямъ; черные шатры ихъ сотканы изъ шерсти козъ и изъ нея же свиты веревки. Платье, шапки и ковры сдѣланы изъ овечьей шерсти, а сѣдла, снаряженіе и часто даже обувь дѣлаются изъ шкуръ ихъ.

Они, повидимому, очень преданы своимъ предводителямъ, власть которыхъ почти неограничена; но хотя они весьма почтительны въ привѣтствіи и другихъ внѣшнихъ обрядахъ, всетаки даже самый грязный и оборванный изъ нихъ можетъ совершенно свободно говорить съ ханомъ.

Непріятный случай разстроилъ душевное спокойствіе путешественника и нѣсколько измѣнилъ его маршрутъ въ Тулъ-Хулалъ. Онъ разрѣшилъ своему обозу опередить себя на нѣсколько часовъ и когда онъ его догналъ, ему доложили, что вновь нанятый слуга „дервишъ“ исчезъ, взявъ съ собою ружье и большую часть денегъ, уложенныхъ въ чемоданы. Никакихъ указаній для розысковъ онъ не могъ получить отъ вожаковъ и мушкетеровъ, которые объ этомъ ничего не знали; всѣ видѣли только, что мошенникъ отставалъ отъ каравана, верхомъ на мулѣ. Когда мулъ догналъ ихъ—онъ уже былъ безъ сѣдока.

Естественнымъ желаніемъ стало, конечно, отыскать виновнаго, а для этого нужно было вернуться въ Нирисъ. Что̀ было послѣдствіемъ его жалобы хану—неизвѣстно, но моя собственная опытность говоритъ, что потеря времени и денегъ и другія неудобства не могли быть вознаграждены.

Путешественникъ намѣревался пройти до Бешна, показанной на картѣ Оливера Ст. Джона на полъ-разстоянія, по прямому направленію между Лингехъ и Іездъ. Между тѣмъ онъ свернулъ къ западу и, двигаясь два дня вдоль подошвы покрытаго снѣгомъ хребта, обозначеннаго Кухъ-и-Кибла, оставилъ по правую руку обширное болото („Кавиръ“ на картѣ Ст. Джона) и пришелъ

въ Нерисъ черезъ Катру. Сіе послѣднее посѣщено многими современными путешественниками—въ томъ числѣ тремя офицерами корпуса инженеровъ: Ст. Джономъ, Ловеттомъ и Веллсомъ.

Катру было ранѣе описано и славится не только своими окрестностями и озеромъ, но и какъ столица Бабисовъ. Изъ Нериса онъ перешелъ горный хребетъ, лежавшій между нимъ и тѣмъ пунктомъ, въ которомъ онъ свернулъ съ своей дороги, и черезъ два дня былъ въ Бешнѣ,—селеніи, расположенномъ среди небольшихъ холмовъ, гдѣ пасутся стада жителей его.

Оставивъ Бешну 20-го, онъ перешелъ въ Рабатъ 23 февраля, пройдя эти три перехода по сравнительно ровной мѣстности, имѣющей слабый наклонъ то въ ту, то въ другую сторону. Къ востоку лежала пустынная равнина, простирающаяся до Кухъ-Пархиза (помѣщеннаго на картѣ С. Джона, можетъ быть, нѣсколько неточно), вокругъ котораго находится большой хребетъ, идущій отъ Іезда до Кермана. Къ западу страна была каменистa и пустынна, по временамъ показывались небольшіе холмы.

Мѣста ночлеговъ были найдены у Чехъ-Алумъ и Чехъ-Наинъ —повидимому, судя по названіямъ, колодцы, сооруженные для путниковъ по этому малоѣзженному тракту.

Рабатъ описывается разрушенною деревнею съ около 150 жителями, граничащею съ песчаною и мѣстами болотистою пустынею. На картѣ Рабатъ показанъ лежащимъ по дорогѣ изъ Ширазъ въ Керманъ, черезъ Шахръ-Бабакъ. Высота здѣсь около 6.700 фут.

О слѣдующихъ девяти переходахъ до входа въ Іездъ немного остается сказать. Въ Чарбагѣ они застали въ деревнѣ, которую считали необитаемою, группу людей, сидящихъ вокругъ потухающаго костра, и влѣво, позади нихъ, овцу, приготовленную для варки. Въ Каврѣ нашли деревню въ 70 домовъ, расположенную въ долинѣ на 7.510 фут. Направляясь въ Мерао, разрушенную деревушку, постоянно подвергавшуюся разграбленію разбойниками, они перешли водораздѣлъ вышиною въ 8.000 ф. На четвертомъ переходѣ, законченномъ приваломъ безъ воды у Кухъ-Дукару, они прошли 2 холма необыкновеннаго очертанія—Кух-и-агъ-бала (выше) и Кухъ-и-агъ паянъ (ниже)—оба очевидно потухшіе вулканы.

Погонщики объяснили, что эти холмы произведены великаномъ, который здѣсь вытрясъ пыль изъ своихъ башмаковъ, и что осмотръ ихъ выказываетъ, что они состоятъ изъ мягкой (рыхлой) земли, поддающейся подъ ногами. Пятый переходъ былъ великъ— $31^1/_4$ мили по пустынной равнинѣ до Калвехъ, небольшаго форта, населеннаго только однимъ человѣкомъ. Мулы прошли такимъ образомъ болѣе 50 миль безъ воды и сильно страдали отъ жажды; поэтому мы считали дневку необходимою. На послѣднемъ переходѣ мы прошли самый большой хребетъ къ югу отъ Іезда и достигли водораздѣла въ 6360 ф.

1 марта мы продолжали нашъ путь до большаго сада, называемаго Хуссаин-абадъ. Если этотъ садъ представляетъ то, что на картѣ Ст. Джонса обозначено подъ этимъ именемъ, то намъ кажется, что онъ поставленъ слишкомъ далеко на востокъ. Это предположеніе подтверждается седьмымъ нашимъ походомъ, оставившимъ Саріяздъ въ небольшомъ разстояніи правѣе и дошедшемъ до Мухаммедабадъ.

Эти два мѣстечка посѣщены мною зимою въ 1865 и 1870 гг., когда я проѣзжалъ изъ Іезда въ Кирманъ, такъ что мы болѣе не находимся въ неизслѣдованной мѣстности. Іездъ былъ цѣлью короткаго восьмаго перехода поручика Вогана изъ Рабата. Онъ совершенно справедливо замѣчаетъ, что этотъ городъ уже хорошо извѣстенъ, и даетъ поэтому весьма краткое описаніе его, изъ котораго мы, однако, приведемъ нѣсколько выдержекъ:

„Это прекрасный городъ, населенный шестидесятью или семидесятью тысячами душъ и составляющій столицу округа того же имени. Въ городѣ находится довольно много огнепоклонническихъ храмовъ, которые впрочемъ мало замѣтны съ перваго взгляда. Оригинальный видъ придаютъ городу множество вѣтряныхъ башенъ; онѣ представляютъ высокія, четырехъугольныя постройки, почти расширяющіяся кверху и очень напоминающія кухонные часы съ выбитымъ циферблатомъ; черезъ эти башни вѣтеръ проникаетъ въ нижніе этажи домовъ и охлаждаетъ ихъ во время лѣтнихъ мѣсяцевъ, когда жара достигаетъ такой степени, что многіе жители спасаются въ подземныя жилища. Другіе, которые могутъ оставлять свои дѣла, уѣзжаютъ на лѣто въ Ширъ-Кухъ.

Базары всѣ устроены подъ крышей и богаты товарами. Въ городѣ есть прекрасная старинная мечеть, высокіе минареты которой видны на нѣсколько миль, черезъ пустынныя окрестности города. Городъ снабжается водою изъ рѣки Ширъ-Кухъ, которая течетъ по обширнымъ подземнымъ каналамъ на глубинѣ нѣсколькихъ футъ подъ поверхностью земли. Торговыя сношенія города дѣлаютъ значительные обороты; предметами вывоза служатъ опіумъ, хлопокъ и шерсть. Ввозъ составляется изъ разныхъ предметовъ потребленія, въ числѣ которыхъ большія количества чая и сахара. Большая часть этой торговли въ рукахъ парсовъ.

Главнымъ морскимъ портомъ для Іезда служитъ, вѣроятно, Бендеръ Аббасъ, такъ какъ плохія и не безопасныя дороги затрудняютъ сообщеніе съ Лингехомъ.

Описаніе поручика Вогана возвышаетъ общую цифру населенія Іезда на 25.000 болѣе, чѣмъ моя цифра и цифра правительственнаго календаря (Statesman's Year Book). Эти послѣднія цифры, можетъ быть, основаны на неточныхъ свѣдѣніяхъ и частью увеличились иммиграціей и нарожденіемъ; но число парсовъ и габровъ, опредѣленное въ 6.700, мнѣ кажется преувеличеннымъ. Число евреевъ, опредѣленное въ 900, вполнѣ согласуется съ свѣдѣніями моего перваго посѣщенія города, 24 года тому назадъ. Что касается индусскихъ торговцевъ, которыхъ я насчиталъ въ 1865 году 17, а въ 1870—5, то весьма возможно, что они исчезли вовсе, разъ о нихъ ничего не упоминается.

Дальнѣйшая часть разсматриваемаго путешествія составляетъ частичное изслѣдованіе *Кевыра*. Слово „кевыръ“ — переводится Ст. Джономъ „соляное болото“, Фразеромъ „соляная пустыня, не сухая и не болотистая“, и словаремъ — „соляная почва, на которой ничего не произростаетъ“.

Если какой-нибудь изъ этихъ переводовъ вѣренъ, то названіе „Даштъ-и-Кевыръ“, относящееся до большой части Хорасана, означало бы „соляная пустыня“, а не „великая пустыня“, какъ написано на многихъ картахъ. Это разногласіе объясняется сходствомъ арабскаго слова „кабиръ“ — великій.

Сэръ Чарльзъ Макгрегоръ, на пути своемъ изъ Іезда въ Теббесъ черезъ Хуръ, увидѣлъ, по его словамъ, „пространство на-

стоящаго *кевыра*“ и описываетъ его какъ темную грязь, покрытую толстымъ налетомъ (efflorescence), больно блестѣвшую въ глазахъ и лишенную всякаго рода травы, листьевъ или животныхъ. Онъ прибавляетъ, что это обширное бѣлаго цвѣта пространство, изрѣзанное множествомъ небольшихъ каналовъ, содержитъ случайныя темныя пятна влажной земли, которая со временемъ высыхаетъ и становится соленой. Путь Марко Поло изъ Кухбанана въ Теббесъ и Дамаганъ [1]), вѣроятно, также прошелъ по такому „кевыру“, такъ какъ онъ говоритъ о „пустынѣ чрезвычайной сухости, по которой шли около 8 дней и въ которой не было видно ни плодовъ, ни деревьевъ и гдѣ вода была горька и дурна“. Это описаніе не противорѣчитъ новѣйшимъ изслѣдованіямъ.

Но по словамъ Ст. Джона „великій кевыръ“, образуемый отводами рѣкъ Шурабъ и Карасу съ запада и значительнымъ разливомъ Туршиза съ востока, только однажды былъ посѣщенъ европейцемъ.

Это былъ русскій, Др. Бюхзе, который прошелъ его около 37 параллели, путешествуя изъ Дамагана въ Іездъ, и который описалъ его простирающимся на 9 верстъ или 6 миль.

Макгрегоръ былъ вблизи кевыра, въ оазисѣ Хуръ, который онъ опредѣлилъ въ разстояніи 210 миль южнѣе Земнана и 175 миль сѣвернѣе Іезда, но непремѣнно къ югу отъ „кевыра“.

Четвертый переходъ поручика Вогана изъ Іезда посвятилъ его въ тайны этого своеобразнаго явленія въ его наиболѣе простомъ видѣ. „Влѣво отъ насъ“, говоритъ онъ, „виденъ *кевыръ* простирающійся на много миль къ западу. Пройдя узкій уголъ его, мы останавливаемся въ пустынѣ“. На слѣдующій день онъ остановился въ оврагѣ, „дренирующемъ низкіе песчаные холмы вправо и отводящемъ воду въ *кевыръ*“. На седьмомъ переходѣ онъ все еще шелъ по песчаной пустынѣ, постоянно соприкасаясь съ *кевыромъ*.

Девять дней спустя онъ перешелъ водораздѣлъ въ 4.700 ф. и спустился къ потоку, текущему къ сѣв.-востоку въ бассейнъ Даштъ-и-Кевыра. Обратимся теперь къ болѣе подробному изу-

---

[1]) «Марко Поло». Сэръ Генри Юль, т. I, стр. 131.

ченію „кевыра“, но раньше чѣмъ прочесть собственное описаніе поручика Вогана, я въ краткихъ чертахъ представлю путь его къ этому пункту.

Оставивъ Іездъ 30 марта, онъ прошелъ по песчаной равнинѣ, мѣстами окаймленной скалистыми холмами, миновалъ парсское селеніе Каланта, въ 50—60 дворовъ, и прибылъ 1 апрѣля въ Шахъ-и-Кухъ Херизъ,—мѣсто, куда парсы ходятъ на богомолье.

Здѣсь онъ нашелъ памятникъ, воздвигнутый въ честь парсской дѣвы, которая, преслѣдуемая магометанами, молила, чтобы она провалилась сквозь землю, что и было исполнено.

Эта же легенда существуетъ и въ Синдѣ и происхожденіе ея было мнѣ объяснено при переѣздѣ границы изъ этой области въ сосѣднюю—Мекранъ.

3-го апрѣля Воганъ былъ въ деревнѣ Тутъ, замѣчательной живописнымъ расположеніемъ, состоящей изъ нѣсколькихъ дворовъ, полей и стараго караванъ-сарая. 5-го отъ достигъ подошвы Сіахъ-Кухъ, „имѣющей значительную высоту, хотя и не покрытой снѣгомъ и, очевидно, вулканическаго происхожденія“. На слѣдующій день онъ остановился въ Чехъ-Гумбасѣ у колодца, въ которомъ, по преданію, обитаютъ злые духи, погубившіе многихъ кто приходилъ сюда за водой. 7-ое апрѣля было памятно по сильной бурѣ, разыгравшейся въ этотъ день. Они только что взошли на гребень высокихъ холмовъ, когда на западѣ показалось небольшое черное облачко, и когда они достигли высшей точки дороги, все небо въ томъ направленіи уже заволокло черными облаками, приближавшимися съ большой быстротой. Послѣдовали ослѣпительные удары молніи, сопровождаемые оглушительными раскатами грома, затѣмъ холодный порывъ вѣтра, поднимавшій столбы пыли и нѣсколько тяжелыхъ дождевыхъ капель, послѣ чего непогода разразилась съ ужасающей яростью. Животныя отказывались противустоять напору вѣтра и ударамъ дождя и града, и сбились въ одну безпомощную кучу; небольшая компанія путниковъ слѣзла съ лошадей и искала прикрытія подъ сѣдлами.

Черезъ 20 минутъ погода утихла и наши путешественники, промокшіе до костей, поскакали по размытой дорогѣ, спускаясь вдоль берега рѣки, къ счастью не разлившейся, достигли откры-

таго мѣста и, перейдя его, прибыли въ караванъ-сарай у окраины значительнаго города Анаракъ. Здѣсь они разложили огни, высушили свое платье и провѣрили понесенные убытки.

Анаракъ имѣетъ около 4.000 жителей, по большей части рудокоповъ, добывающихъ въ окрестностяхъ свинцовую и мѣдную руду. Городъ построенъ тѣсно и окруженъ двумя стѣнами. Въ непосредственной близи его находится Кукъ-Дарумгиль—самая значительная вершина гребня высокихъ холмовъ, лежащихъ къ сѣверу. Жители города относились враждебно къ чужестраннымъ посѣтителямъ, осыпали ихъ бранью, предлагая имъ удалиться туда, откуда пришли, и искать убѣжища въ каравансараѣ. На счастье ихъ, въ этомъ послѣднемъ нашлось нѣсколько персидскихъ путешественниковъ, которые за нихъ заступились и тѣмъ прекратили дѣло, угрожавшее уже принять серьезный оборотъ. 9 апрѣля, пройдя горный проходъ, высотою въ 5.000 ф., они вышли на равнину и остановились въ деревушкѣ Шуръ-абъ, лежащей на границѣ туркменскихъ набѣговъ. Можно надѣяться, что этимъ набѣгамъ въ сѣверо-восточной Персіи положенъ конецъ вмѣшательствомъ Россіи и сооруженіемъ Закаспійской желѣзной дороги.

Переходъ слѣдующаго дня довелъ ихъ до Ашина, небольшаго селенія въ 15 дворовъ. Двигаясь къ востоку, они прошли высокій хребетъ обрывистыхъ, крутыхъ холмовъ подъ названіемъ Кухъ-Махалла. Сѣвернѣе ихъ привала замѣтны были небольшіе холмы, среди которыхъ, въ разстояніи 12 миль, лежала деревушка Баба-Кхалетъ, населенная угольщиками. Къ сѣверу отъ этой деревушки, какъ говорили лейтенанту Вогану, тянется лѣсъ, имѣющій значительное протяженіе къ сѣверо-востоку, а прямо къ сѣверу только 4 мили. За этимъ лѣсомъ лежалъ Кевыръ, къ которому они подошли 12 и 13 апрѣля, двумя переходами въ $36^1/_2$ миль, по пустынной мѣстности, осушающейся въ соляное болото. Они остановились у Гохиръ, нѣсколькихъ соленыхъ ключей у подошвы Кухъ-и-Дома, на высотѣ 4.400 ф. Съ 14 числа, дойдя до настоящаго *Кевыра*, мы будемъ продолжать разсказъ словами лейтенанта Вогана:

„Когда мы прошли дефиле, крутой поворотъ дороги предста-

вилъ нашимъ удивленнымъ глазамъ картину, напоминавшую съ перваго взгляда замерзшее озеро, простирающееся вправо, насколько оку видно, обширною блестящею поверхностью. Болѣе тщательный осмотръ показывалъ, что это было ничто другое какъ соль, сѣвшая огромною блестящею корою, на которой выдѣлялись тамъ и сямъ темно-голубыми пятнами водяныя лужи. Къ сѣверу виднѣлись отдаленные красные низкіе холмы.

„Надъ всѣмъ пейзажемъ лежалъ особенный туманъ, происходившій можетъ быть отъ испареній, который хотя и смягчалъ оттѣнки отдаленныхъ возвышенностей, но не скрывалъ, однако, ихъ подробностей.

„Что я теперь видѣлъ передъ собою, было великое соляное болото Даштъ-и-Кевыръ. Это болото, лежащее въ низкой равнинѣ большой пустыни, принимаетъ въ себя воды громаднаго бассейна. Всѣ рѣки впадающія въ него, болѣе или менѣе солены и вносятъ ежегодно громадное количество воды. Сильная лѣтняя жара, господствующая въ пустынѣ, производитъ обильное испареніе, слѣдствіемъ котораго является осажденіе соли въ видѣ сплошной коры. Персы разсказываютъ, что нѣкогда все пространство, по которому я путешествую, было покрыто водою и по этому морю ходили корабли изъ Симнана въ Кашанъ. Мой проводникъ разсказалъ мнѣ слѣдующее преданіе: Однажды, еще задолго до Пророка, въ Кашанъ пришелъ святой старецъ и нанялъ судно, чтобы переѣхать озеро. Мнительный судовщикъ потребовалъ расплату еще до высадки и не довольствовался условленною суммою, но потребовалъ „бакшишъ". Послѣ нѣкотораго спора они согласились и старецъ не сказалъ ни слова, пока они не достигли берега. Тогда онъ взялъ горсть земли, бросилъ ее въ воду и сказалъ: „Жадные лодочники не будутъ болѣе ходить по этому морю!" Вода мгновенно исчезла и ее замѣнила пустыня въ своемъ настоящемъ видѣ; рыбы превратились въ камни, судовщикъ былъ пораженъ слѣпотою, а святой старецъ пошелъ своею дорогою.

„Я пояснилъ моему проводнику, что это было нѣсколько жестокое наказаніе за такой незначительный проступокъ, и что вполнѣ достаточно было бы землетрясенія или бури, уничтожившей всѣхъ судовщиковъ. Онъ возразилъ, что объ этомъ онъ ничего

не знаетъ, но въ такомъ видѣ живетъ эта легенда въ его племени, обитавшемъ на окраинахъ пустыни съ незапамятныхъ временъ [1]).

„Позавтракавъ въ виду этого удивительнаго зрѣлища, я взобрался на вершину ближайшаго холма, надѣясь увидѣть его границы; но болото простиралось безпредѣльно въ даль, пока оно не встрѣчалось съ небосклономъ.

„Продолжая походъ, мы дошли до Чашма-Булацунъ, ручейка свѣжей воды, и остановились тутъ на ночь (высота 4.200 футъ). Здѣсь мы замѣтили слѣды большой пантеры, зажгли нѣсколько костровъ, помѣстили багажъ и животныхъ въ серединѣ ихъ и сами расположились тутъ-же.

„Слѣдующіе переходы шли въ близости болота, къ центру котораго дулъ постоянный вѣтеръ днемъ и ночью. На второй вечеръ, въ Чехъ-Шурѣ (высота 3.700 ф.) дулъ такой сильный вѣтеръ, что всѣ костры потухали и не было возможно варить что-либо. Затѣмъ, въ довершеніе всѣхъ неудобствъ, началъ лить проливной дождь и необходимо было перебраться изъ русла рѣки, въ которомъ мы расположились, на болѣе возвышенное мѣсто. Я лежалъ ночью подъ непромокаемымъ покровомъ, взгромоздивъ чемоданы и сѣдла съ навѣтренной стороны. Само собою разумѣется, что я постоянно спалъ одѣтый“.

16 апрѣля Воганъ перешелъ небольшой заливъ *кевыра* по высотѣ 2.700 ф. До 20-го числа онъ обходилъ болото, обозрѣвая его на болѣе высокихъ точкахъ пути. 20-го онъ переходилъ по

---

[1]) Преданіе о соляномъ морѣ, покрывавшемъ нѣкогда большую часть Хорасанской пустыни впервые было сообщено мнѣ въ 1872 году въ деревнѣ Юнси, къ востоку отъ Кевыра. Въ этомъ мѣстѣ, говорили мнѣ, пророкъ Іона былъ выброшенъ китомъ.

Нечего прибавлять, что магометане сохранили преданіе о Іонѣ, какъ и многое другое изъ Ветхаго Завѣта. Деревня Юнси получила свое названіе по имени пророка (по арабски Юнасъ).

Савари переводитъ одно изъ мѣстъ корана, относящихся сюда, такъ: «Рыба, которая проглотила его, выбросила его на песокъ одолѣваемаго мученіями». Случай съ дыней также упоминается въ коранѣ и перешелъ въ мѣстное преданіе.

болоту, которое здѣсь было покрыто вздутою, хрупкою корою съ мельчайшею пылью желтаго цвѣта (Naples yellon—terre d'Italie). „Когда мы проходили по этой корѣ, ноги животныхъ проваливались съ трескомъ; всякая растительность прекращается. На четвертой милѣ мы дошли до солянаго потока, текущаго съ запада на востокъ со скоростью полуторы мили въ часъ и называемаго туземцами Шатъ. Рѣка эта, вѣроятно, осушаетъ болото къ с. отъ Кіахъ-Кухъ въ Великій Кевыръ, и получаетъ свои воды изъ холмовъ сѣвернѣе Симнана. Во время разлива она должна имѣть ширину въ 150 ф. при средней глубинѣ въ 5 или 6 ф., хотя въ обыкновенное время сѣченіе собственно ея русла едва превышало около 8 кв. футъ. Нѣсколько бѣлыхъ птицъ и воронъ были видны тамъ и сямъ. Перейдя съ большимъ трудомъ рѣку, по причинѣ ея болотистыхъ береговъ, мы продожали переходъ по *кевиру*. Высота между 1.400 и 2.400 футъ“.

Здѣсь я остановлюсь немного, чтобы указать на географическое значеніе этихъ цифръ высотъ въ Великой соляной пустынѣ. То обстоятельство, что Ханыковъ опредѣлилъ высоту гор. Теббеса въ 1.500 ф. надъ уровнемъ моря, приводилось какъ доказательство, что *кевыръ* не можетъ быть много выше, скорѣе даже ниже этого уровня. Между тѣмъ журналъ поручика Вогана показываетъ высоты, превосходящія высоту Теббеса.

Нашъ путешественникъ продолжаетъ: „Слѣдуя по низкой тропинкѣ вдоль Кухъ-и-Гуджирда, мы поднимаемся по пустынной долинѣ, съ мягкимъ и скользкимъ грунтомъ, усѣяннымъ круглыми ямами, которыя замедляютъ наше движеніе. Мы еще разъ переходимъ соляную рѣку, берега которой на нѣсколько ярдовъ попокрыты шести-дюймовымъ слоемъ соли. Окружающій пейзажъ пустыненъ.

Вправо возвышаются безплодные и безводные холмы Кухъ-и-Гуджирдъ, или сѣрный хребетъ. Эти холмы состоятъ изъ песчаныхъ кургановъ, расположенныхъ рядъ за рядомъ; мѣстами они состоятъ изъ мягкихъ горныхъ породъ, пересѣченныхъ горизонтальными полосами и похожихъ на хорошо уложенный стогъ сѣна. Тамъ и сямъ вертикальные слои гипса. Ущелья въ этихъ

скалахъ имѣютъ часто совершенно отвѣсныя стѣны, вышиною въ 200—300 ф., при ширинѣ ущелья въ 20—30 ф.

Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ онѣ превращаются въ огромные туннели, выходящія въ другія ущелья. Иногда попадаются одинокіе кусты, но нигдѣ нѣтъ слѣдовъ свѣжей воды.

Говорятъ, въ нихъ заключается нефть и жители Симнана добываютъ въ нихъ мѣдь и сѣру. Во время работъ они достаютъ воду для питья изъ соляныхъ рѣкъ, очищая ее перегонкою. Въ этой долинѣ мы остановились на ночь".

21 апрѣля они перешли низкій холмъ, на которомъ стоитъ развалившаяся колонна, называемая „Милъ-Испагани". Происхожденіе ея объясняется такъ: богатый верблюдовладѣлецъ изъ Испагани былъ застигнутъ въ этомъ мѣстѣ большимъ дождемъ и не могъ двинуться съ мѣста, такъ какъ *кевыръ* принялъ весьма опасный видъ. Принужденный ждать отвердѣнія почвы, чтобы продолжать свой путь, онъ былъ задержанъ здѣсь такъ долго, что двадцать пять верблюдовъ пали отъ голода. Колонна построена для предостереженія другихъ путниковъ. Кости верблюдовъ, слѣды костровъ и другіе остатки даютъ нѣкоторое вѣроятіе разсказу, хотя конечно многое прикрашено.

Въ Біабанакѣ, 22 апрѣля, жители деревни окружили вновь прибывшихъ посѣтителей и выражали свое удивленіе рѣшенію ихъ рисковать переходомъ черезъ пустыню изъ Анарака. На слѣдующій день они ѣхали по песчаной равнинѣ, усѣянной деревушками и пересѣченной полосами обработанной земли, и вош[illegible] въ Симнанъ по большой дорогѣ, идущей изъ Тегерана въ Ме[illegible]хедъ.

Лейтенантъ Воганъ оцѣниваетъ населеніе Симнана въ 1[illegible] чел.; моя собственная оцѣнка была ниже—13.000. Свѣдѣнія [illegible] въ 1872 г., когда мы возвращались изъ Систана, давали [illegible]ло 2.500 семействъ.

Путь отъ Іезда въ Симнанъ, который мы то[illegible] описали, занялъ двадцать четыре дня. Въ теченіе и[illegible]ъ Воганъ возобновлялъ запасы продовольствія только д[illegible]—въ Калантѣ и въ Анаракѣ. Онъ возилъ съ собою вос[illegible]*саковъ* или бурдюковъ, наполняемыхъ водою по мѣрѣ [illegible]димости или при

удобномъ случаѣ. Караванъ его состоялъ изъ двухъ лошадей, семи муловъ и двухъ ословъ; съ ними было два погонщика, личный слуга, конюхъ и проводникъ—не слишкомъ большой отрядъ для экспедиціи черезъ Хорасанскую Великую соляную пустыню.

Поручикъ Воганъ продолжалъ свое путешествіе только 28 мая, слѣдовательно болѣе мѣсяца спустя послѣ своего прибытія.

Тѣмъ не менѣе этотъ промежутокъ не былъ посвященъ всецѣло отдыху. Городъ, въ который онъ прибылъ, не представлялъ изъ себя Капуи, но послѣ суроваго и сопряженнаго съ лишеніями перехода по Хорасанской пустынѣ, онъ имѣлъ свои прелести. Тѣмъ не менѣе, черезъ нѣсколько дней, онъ уже опять былъ въ сѣдлѣ, предпринявъ поѣздку къ холмамъ Кухъ-и-Гуджирдъ, которые остались за нимъ неизслѣдованными. У Чашма-и-Чехъ-Мешмусъ, т. е. источника колодца Мешмусъ, на границѣ *кевыра* онъ замѣтилъ среди обширной песчаной равнины, лежащей къ западу, одиночный холмъ Сіахъ-Кухъ съ плоскою вершиною, вѣроятно потухшій вулканъ. Между нимъ и сѣвернымъ Кухъ-и-Гуджирдомъ, къ которому онъ ошибочно примкнутъ въ существующихъ картахъ, проходитъ обширное соляное болото. Три дня до своего прибытія въ Симнанъ онъ обошелъ Кухъ-и-Гуджирдъ и видъ этихъ горъ внушилъ ему желаніе изслѣдовать окрестности въ направленіи къ юго-западу отъ вершины.

Его намѣреніе не было однако исполнено, не смотря на всѣ усилія къ этому. Проникнувъ 15 миль въ цѣпь горъ, дальнѣйшему движенію его верблюдовъ препятствовало соляное болото. Онъ пошелъ дальше пѣшкомъ, неся воду и пищу на себѣ. Къ несчастью, на двухъ третяхъ своего восхожденія на горы, онъ былъ остановленъ нездоровьемъ и принужденъ былъ возвратиться. Слѣдующая выдержка изъ его дневника показываетъ, что его короткая экспедиція не была совершенно безплодна:

„Я нашелъ на сѣверномъ склонѣ хребта чащу кустарниковъ всевозможныхъ видовъ, отъ 3 до 14 футовъ вышиною, простирающуюся на нѣсколько миль къ западу, вѣроятно также и къ востоку, хотя этого предположенія я не могъ провѣрить. На болѣе высокихъ частяхъ холмовъ встрѣчались трава и кочки, на которыхъ паслись дикія козы и другія животныя, судя по мно-

гочисленнымъ слѣдамъ. Въ одномъ ущельи я замѣтилъ два необыкновенныхъ птичьихъ гнѣзда, пристроенныхъ къ скаламъ, другъ противъ друга.

Они находились на высотѣ около 40 ф. надъ моей головой и состояли изъ цилиндрическихъ корзинъ, сплетенныхъ изъ вѣтвей, въ два съ половиною фута въ діаметрѣ. Вверху, на значительной высотѣ, парили большія птицы“.

Выйдя изъ Симнана 28 мая и слѣдуя въ направленіи къ востоку или юго-востоку, онъ шелъ по волнистой и, большей частью, пустынной мѣстности, обходя Хорасанскую пустыню на высотѣ 5.259—3.080 футовъ и спускаясь ниже только на восьмомъ переходѣ, у Туруна. Сей послѣдній онъ описываетъ какъ довольно древній городъ съ населеніемъ въ 800—1000 чел. Нѣкогда здѣсь была цитадель, отъ которой остались однѣ развалины. Пшеница и другіе злаки воздѣлываются несмотря на то, что въ шести или восьми миляхъ лежитъ страшный *кевыръ*, который, на подобіе океана, облегаетъ бурою полосою горизонтъ на протяженіи 180°.

Десять переходовъ далѣе, у небольшаго огороженнаго города Доруна, съ его 300—400 дружелюбными жителями, онъ спустился на высоту 3.900 футъ, съ наибольшаго подъема въ 4.700 ф. До этого пункта его путешествіе представляетъ мало замѣчательнаго. Однажды онъ замѣтилъ ясные слѣды туркменскаго набѣга въ развалинахъ опустошеннаго городка. Въ другомъ мѣстѣ онъ наблюдалъ миріады живой саранчи, опускавшейся на малѣйшіе признаки растительности, и цѣлые колодцы, заваленные ею. При одномъ случаѣ онъ былъ застигнутъ темнотою, въ то время какъ онъ отдѣлился отъ своихъ спутниковъ, и только при видѣ огней костровъ нашелъ бивакъ своихъ людей.

Въ географическомъ отношеніи интересно его описаніе соленой рѣки Калъ-Мура, извѣстной въ верхнемъ теченіи подъ названіемъ Абрешамъ. „Рѣка выходитъ изъ узкой долины на сѣверо востокѣ. Берега ея на болѣе 50 ярдовъ покрыты густымъ [illegible] старникомъ и пучками травы. Къ югу она течетъ въ пуст[illegible] гдѣ ея русло далеко обозначено полосою кустарника. Гов[illegible] она черезъ 40—50 миль разливается въ большое озеро. [illegible] Кухъ-и-Таурума разсказывали мнѣ, что зимою, когда [illegible]

дится на юго-западѣ, поверхность озера блеститъ на много миль. Погонщики верблюдовъ, которые слѣдовали вдоль теченія на поискахъ за своими верблюдами, доходили до озера, противоположный берегъ котораго не былъ имъ виденъ. Это озеро показано на нѣкоторыхъ нѣмецкихъ картахъ".

По поводу „Калъ-Мура" или „Абрешамъ" кстати замѣтить, что капитанъ Клодъ Клеркъ, въ описаніи своего путешествія изъ Герата въ Симнанъ, приложенномъ къ своему журналу въ 1861 году, показываетъ, что онъ перешелъ эту рѣку гораздо южнѣе большой дороги изъ Тегерана въ Мешхедъ, которая также переходитъ ее, по наблюденіямъ путешественниковъ. Ст.-Джонъ разсматриваетъ эту рѣку какъ питательный каналъ „Большаго кевыра", описаннаго докторомъ Бюхзе.

Соляное озеро на нѣмецкихъ картахъ, вѣроятно, меньшій *кевыръ*, задерживающій, по своему устройству, необыкновенно много воды.

Разстояніе отъ Доруна до мѣста назначенія было увеличено отклоненіемъ въ сторону, къ югу, для обхода непроходимаго бажистанскаго кевыра, который вторгался между мѣстомъ его ночлега 1 іюля и городомъ Бажистаномъ. Это привело его въ Нагенау, цвѣтущій городъ, расположенный на открытомъ мѣстѣ съ хорошими пастбищами. Въ немъ около 600 жителей, по большей части земледѣльцевъ, воздѣлывающихъ пшеницу и табакъ. Недавно выстроенный каравансарай, хотя и хорошо устроенный, доставилъ путникамъ мало пользы, по обилію въ немъ скорпіоновъ.

Четвертый переходъ изъ Нагенау привелъ его въ Бажистанъ.

По словамъ поручика Вогана, жители здѣсь хорошо помнили посѣщеніе ихъ города Систанской миссіей въ апрѣлѣ 1872 г., которая, кажется, произвела на нихъ сильное впечатлѣніе, вѣроятно болѣе всего розданными подарками.

Описаніе маіора Е. Смиса опредѣляетъ населеніе города въ 4.000 чел. и упоминаетъ о разрушенномъ фортѣ, двухъ хорошихъ каравансараяхъ, четырехъ *хаммамахъ*, пятидесяти мечетяхъ и семидесяти лавкахъ. Оцѣнка Вогана „около 1.000 домовъ" не расходится существенно съ этимъ; но въ перечисленіи строеній

онъ упоминаетъ только объ одномъ плохомъ каравансараѣ и разрушенномъ фортѣ. „Губернаторъ-наибъ“, пишетъ онъ, „подданный своего отца хана Теббесскаго“. Далѣе онъ разсказываетъ: „Такъ какъ моя палатка была разорвана бурей, а въ каравансараѣ невозможно было жить, то я помѣстился въ подземномъ погребѣ, сейчасъ за городомъ.

Губернаторъ, при своемъ посѣщеніи, много смѣялся надъ моимъ положеніемъ, послѣдствіемъ моего долгаго путешествія, которое, какъ я ему объяснилъ, совершенно разстроило мой багажъ. Въ городѣ мы достали много плодовъ, которые были особенно вкусны послѣ продолжительнаго употребленія сушеной и соленой пищи.

Значительное производство шелка и сукна сосредоточивается въ этомъ мѣстѣ, равно какъ порядочное количество пшеницы и ячменя. Подземные каналы, „*Кенаты*“, по которымъ вода доставляется въ городъ, изобилуютъ рыбами; многія изъ нихъ слѣпы, и жители ихъ по той или другой причинѣ не ѣдятъ. Возвышеніе 4.300 фут.

Во время пребыванія въ Бажистанѣ, поручикъ Воганъ предпринялъ экскурсію къ востоку, черезъ гребень холмовъ и проходъ высотою въ 4.800 ф., въ Джумэнъ, главное изъ цѣлой группы селеній, числомъ около 15, составляющихъ Гунабадскій округъ. „Населеніе равнины, говоритъ онъ, довольно значительно и большая часть его кочуетъ, хотя всегда въ предѣлахъ своихъ холмовъ“.

Я приведу теперь резюме путешественника о его трудахъ, которое хотя и имѣетъ болѣе въ виду послѣднюю часть путешествія, но относится и до всего.—„Путешествіе, хотя и весьма интересное, было скорѣе испытаніемъ въ перенесеніи жары, недостатка воды и свѣжей пищи“.

„Мое личное мнѣніе о Кевырѣ то, что онъ простирается отъ 52°45′ до 57″ вост. долготы безъ какого-либо перерыва и что около 54°15′ онъ повышается, образуя болѣе сухую полосу, по которой идетъ дорога изъ Іезда въ Дамаганъ.

Онъ заключаетъ въ себѣ двѣ впадины: одну непосредственно къ югу отъ подошвы Гуджирдскихъ холмовъ, другую на мѣстѣ сое-

диненія рѣкъ Кала-Мура и Кала-Лада. Обѣ эти впадины заключаютъ въ себѣ почти навѣрное большія водныя пространства въ періодъ дождей.

Что касается южной границы Кевыра, я не могу о ней высказаться съ достовѣрностью.

„Мои наблюденія надъ возвышеніемъ только приблизительны, хотя и исправлены по температурѣ. Широты опредѣлены шестидюймовымъ секстантомъ, по полуденной высотѣ солнца и высотѣ Полярной звѣзды. Время опредѣлялось по полу-хронометру, который шелъ весьма вѣрно за все путешествіе".

„Фауна животныхъ и насѣкомыхъ состояла изъ дикихъ ословъ, змѣй, ящерицъ, скорпіоновъ, пауковъ и жуковъ. Птицы—ястреба, вòроны и, если я не ошибаюсь, голуби. Всѣ видѣнныя мною змѣи были кирпичнаго цвѣта, очень похожія на сухія вѣтви".

„Нѣкоторыя изъ нихъ влѣзали на кусты, обматывали хвостъ вокругъ ствола, высовывали тѣло на подобіе сухой вѣтки и оставались цѣлыми часами неподвижными въ этомъ положеніи. Мой слуга объяснилъ, что онѣ ждутъ, чтобы какая нибудь птица сѣла на нихъ и тогда схватываютъ ее. Ни одной змѣи я не видѣлъ больше 3 фут. длиною; обыкновенно попадались змѣи въ 18 дюймовъ и до 2 фут.".

„Скорпіоны всѣхъ величинъ и цвѣтовъ изобиловали особенно въ сухихъ и песчаныхъ мѣстахъ".

„Встрѣчался также интересный паукъ, называемый „Думлакъ".

„Ноги его состоятъ изъ суставовъ, какъ у краба, и покрыты волосами, тогда какъ тѣло, достигающее величины грецкаго орѣха, мягко. Они не имѣютъ хвоста, но снабжены двумя парами изогнутыхъ клещей, на внутренней сторонѣ которыхъ имѣется рядъ зубцовъ въ видѣ пилы. Они не дѣлаютъ паутины, но бѣгаютъ съ большою скоростью по поверхности земли, схватывая пауковъ и другихъ насѣкомыхъ, попадающихся на ихъ пути".

„Туземцы утверждаютъ, что они очень ядовиты и что всѣ насѣкомыя, живущія въ пустынѣ ядовиты, хотя-бы онѣ въ другихъ мѣстахъ были безвредны".

Въ заключенiе слѣдуетъ замѣтить, что поручикъ Воганъ, кромѣ многочисленныхъ общихъ и полезныхъ свѣдѣнiй, добытыхъ этимъ путешествiемъ, опредѣлилъ истинное положенiе многихъ пунктовъ, намѣченныхъ на предшествующихъ картахъ невѣрно, и открылъ присутствiе городовъ, селенiй и стоянокъ, до сего времени неизвѣстныхъ европейскимъ географамъ, главнымъ образомъ, городъ Бастекъ, его седьмой привалъ изъ Лингехъ, съ населенiемъ въ 5,000 чел. и округомъ въ 15,000 чел.

По окончанiи сообщенiя Мр. В. Т. Блэнфордъ заявилъ, что самымъ интереснымъ ему кажется описанiе поручикомъ Вoганомъ *Кевыра*, который состоитъ изъ пересѣченныхъ полосъ соляной пустыни.

Происхожденiе этихъ полосъ весьма просто. Орошенiе внутренней Персiи не имѣетъ выхода, такъ какъ ни одна рѣка не достигаетъ моря. Дождя выпадаетъ не особенно много и рѣки уносятъ съ собою извѣстное количество соли, которая осаждается, по испаренiи влаги. На старыхъ картахъ эта область показывается въ видѣ непрерывной Великой нустыни. На самомъ дѣлѣ она состоитъ изъ нѣсколькихъ впадинъ, каждая болѣе или менѣе пропитанная солью; болота распространяются на большiя пространства по равнинамъ, составляющимъ внутренность Персiи. Конечно, многое зависитъ отъ точности наблюденiй поручика Вогана и остается только желать, чтобы они дѣйствительно были точны.

Извлеченiе изъ отчета [1]) генералъ-маiора Гордона о путешествiи его изъ Тегерана на р. Карунъ и въ г. Мохаммера черезъ Кумъ, Султанъ-Абадъ, Буруджирдъ, Хурешъ-Абадъ, Дизфуль и Ахвецъ.

Перевелъ съ англiйскаго Ген. Шт. Подполковникъ ***Ванновскiй***.

Я выступилъ изъ Тегерана 12 Ноября и путешествуя обыкновенными караванными переходами, достигъ Султанъ-Абада 19 числа.

---

[1]) Reports on a journey from Tehran to Karun etc 1891 г.

Султанъ-Абадъ (171 м. отъ Тегерана). Агенты Общества постройки дорогъ, нынѣ разрабатываютъ этотъ путь для облегченія колеснаго движенія. Въ Кумѣ ко мнѣ присоединился инженеръ Общества и сопровождалъ меня до Мохаммеры.

Въ Султанъ-Абадѣ я навѣстилъ губернатора Мустафу-Кули-Хана; говорилъ съ нимъ по поводу англійскихъ коммерческихъ интересовъ, которые въ городѣ постепенно разростаются, и онъ мнѣ отвѣчалъ поощрительно. Агенты ковровыхъ мануфактуръ начали уже заниматься торговлей, предметами общаго ввоза и вывоза. Одинъ изъ агентовъ сдѣлалъ попытку отправить караванъ съ коврами по новой, предполагаемой къ разработкѣ, дорогѣ, вдоль по р. Каруна; но результатъ былъ не таковъ, чтобы поощрить дальнѣйшее пользованіе ею въ настоящее время или предпочесть ее направленію на Керманшахъ-Багдадъ. Кромѣ недоразумѣній по поводу взиманія только 5-ти процентнаго сбора съ вывозныхъ товаровъ и задержекъ въ этомъ смыслѣ, разстояніе въ 157 миль, по тяжелой горной дорогѣ черезъ Луристанъ, между Хуремъ-Абадомъ и Дизфулемъ, само по себѣ весьма значительно, тѣмъ болѣе, что невозможность пріобрѣтать по пути жизненные припасы вызываетъ необходимость увеличенія числа вьючныхъ животныхъ. Наемная плата за перевозочныя средства на этомъ участкѣ весьма высока и почти въ три раза превышаетъ нормальную. Причина тому кроется въ страхѣ отъ грабежей луристанцевъ и въ малой вѣроятности имѣть обратный грузъ.

Предметами вывоза изъ Султанъ-Абада и Буруджида служатъ изюмъ, миндаль и цѣнная трагакантовая смола.

Дорога на Керманшахъ и Багдадъ. Нынѣ на пути черезъ Керманшахъ-Багдадъ сдѣланы всевозможныя облегченія для поощренія транзитной торговли—товары отъ Багдада отправляются агентомъ внизъ по рѣкѣ до Басры, гдѣ грузятся на морскія суда. Караванъ предъявляетъ только въ Ханы-Кинѣ накладныя и слѣдуетъ далѣе въ Багдадъ, гдѣ производится таможенный осмотръ и взимается однопроцентный сборъ съ транзитныхъ товаровъ; все это производится безъ замедленій. На другихъ пунктахъ турецко-персидской границы, какъ, напримѣръ, на караванномъ пути между Дизфулемъ и Амрахъ на Тигрѣ, куда подымаются паро-

ходы; ввозъ еще облегченъ, т. к. за вычетомъ 1%, пошлина съ товаровъ, покидающихъ турецкую территорію, возвращается. Всѣ эти облегченія указываютъ на желаніе облегчить и усилить торговое движеніе по этому направленію въ ущербъ линіи Мохаммера-Шустеръ-Буруджирдъ. Первое направленіе будетъ оставаться общимъ направленіемъ всѣхъ богомольцевъ съ сѣвера въ Кербеля, и это обстоятельство всегда способствуетъ обилію здѣсь вьючныхъ муловъ и низкимъ цѣнамъ за извозъ, такъ что, когда дорога на Шустеръ будетъ окончена, это направленіе будетъ сильно конкурировать какъ коммуникаціонная линія Тегерана съ моремъ. Тѣмъ не менѣе, при разработанной дорогѣ и хорошо организованной, подъ европейскимъ контролемъ, транспортной службы направленіе по Каруну должно непремѣнно одержать верхъ.

Буруджирдъ (58 м. отъ Султанъ-Абада). Въ Буруджирдъ я прибылъ 23 ноября, выдержавъ въ продолженіе двухъ дней сильныя непогоды въ горахъ. Ежедневно были снѣжныя мятели, которыя слѣпили людей и животныхъ и очень затрудняли и замедляли нашъ путь. Горная страна около Султанъ-Абада, достигающая 8.000 футъ высоты и отдѣляющая его округъ отъ Буруджирда, хорошо воздѣлана и доставляетъ пшеницу и ячмень на тегеранскій рынокъ. Пашни занимаютъ не только горные склоны, но и округлыя вершины холмовъ, которыя покрыты слоемъ плодоносной почвы, безъ обнаженныхъ скалъ. Хлѣбопашество усиленно развилось здѣсь за послѣдніе два года. Губернаторъ въ Буруджирдѣ, Мирза-Гусейнъ-Ханъ, производитъ хорошее впечатлѣніе онъ выразилъ свое намѣреніе поощрить и развить торговлю въ области; много разспрашивалъ о будущей колесной дорогѣ, живо ею интересовался и вполнѣ оцѣнилъ фактъ, что съ проведеніемъ этой дороги Буруджирдъ станетъ важнымъ торговымъ центромъ для Испагани и Ирака.

Я видѣлъ здѣсь впервые значительныя стада мелкаго рогатаго скота, черной масти. Эти стада и очень многочисленныя стада овецъ имѣютъ хорошія пастбища въ долинѣ, окружающей Буруджирдъ. Долина эта мало воздѣлана, но обильно орошена и поэтому обладаетъ всѣми данными для развитія земледѣлія.

Хуремъ-Абадъ (60 м. отъ Буруджирда). Въ Хуремъ-Абадъ я прибылъ 27 ноября. Въ послѣдній день пути мы встрѣтили нѣсколько становищъ Сагвендскихъ Луристанцевъ (Sagwand Lurs), откочевывающихъ на свои зимнія пастбища на востокѣ, на берегахъ р. Керки; около же Хуремъ-Абада мы встрѣтили полкъ персидской пѣхоты, растянувшійся, по обыкновенію, на нѣсколько миль по дорогѣ; солдатъ сопровождали ихъ маленькіе ишаки, навьюченные, кромѣ палатокъ, одѣялъ и припасовъ, еще всѣмъ тѣмъ, что солдатъ долженъ былъ бы нести на себѣ. Командиръ, далеко отставшій отъ полка, разъяснилъ мнѣ, что войска были собраны для взиманія податей; я впослѣдствіи слышалъ, что перекочевывавшіе луристанцы, которыхъ мы видѣли, были задержаны съ семьями, стадами и всѣмъ имуществомъ, и т. к. они не удовлетворили требованій правительства, то воспослѣдовали всякіе для нихъ ужасы.

Губернаторъ Хуремъ-Абада, Захиръ-едъ-Доусвэ только 6 недѣль какъ вступилъ въ должность. Онъ человѣкъ пріятныхъ манеръ и наружности, и обѣщаетъ быть хорошимъ правителемъ. Его предшественникъ Назимъ-уль-Хильватъ, какъ говорятъ, распустилъ луристанцевъ и поэтому, чтобы возстановить значеніе власти, Захиръ былъ вынужденъ сразу прибѣгнуть къ особенно строгимъ мѣрамъ.

Дорога въ Дизфуль. Дорога на Дизфуль нынѣ хоть отчасти поддерживается, самые дурные участки ея въ трудныхъ горныхъ проходахъ разрабатываются, построены караванъ-сараи, проведена телеграфная линія и учреждены дорожные караулы. Мы нашли на пути только три каравансарая; одинъ изъ нихъ миляхъ въ шести отъ Хуремъ-Абада; четвертый недостроенъ, работы оставлены внезапно, какъ будто люди ушли только на обѣдъ и отдыхъ.

Диркентскіе луристанцы, на попеченіе которыхъ предоставлены работы на большей части дороги, находились въ крайне безпокойномъ и подозрительномъ настроеніи. Ихъ глава Миръ-Хаджи-Ханъ, которому было приказано меня встрѣтить и который, повидимому такъ и собирался сдѣлать, въ послѣднюю минуту на это не рѣшился. На его мѣсто явился его племянникъ Миръ-Номдаръ-Ханъ, который находится съ нимъ во враждѣ изъ-за главенства

въ племени, и преувеличивая опасность и затрудненія, старался раздуть цѣну своихъ услугъ, конечно въ виду полученія награды.

Въ Чемешкѣ (Chemeshk), второмъ этапѣ, для охраны караван-сарая было два луристанца, вооруженныхъ мушкетами, а на третьемъ этапѣ, Кала-Назири (Kala-Nasiri), находился отрядъ изъ 10 артиллеристовъ при двухъ горныхъ орудіяхъ системы Ухаціуса, но безъ муловъ, и 25 человѣкъ лузистанскихъ пѣхотинцевъ; изъ послѣднихъ, впрочемъ, только нѣсколько человѣкъ было налицо. Здѣсь же находится телеграфная станція и при ней одинъ сигналистъ. На пятомъ этапѣ, въ Бириндизарѣ, только заложенъ фундаментъ для каравансарая и хотя зданія для нея нѣтъ, но телеграфная станція существуетъ; сигналистъ живетъ въ палаткѣ и для защиты его и имущества, для охраны и починки линіи, при немъ находится одинъ луристанецъ.

По всей луристанской горной дорогѣ телеграфные столбы совершенно не удовлетворяютъ своему назначенію, они слишкомъ коротки, тонки, ломки и искривлены, мѣстами невозможно было должнымъ образомъ натянуть проволоку. Во многихъ мѣстахъ проводъ лежалъ на землѣ и сообщеніе производилосъ ири помощи единственнаго пѣшаго постоваго стража, который разъ въ недѣлю ходитъ между Хуремъ-Абадомъ и Дизфулемъ, совершая весь путь благодаря горнымъ тропинкамъ въ три дня. Говорятъ, что проволока была умышленно обрѣзана и столбы повалены луристанцами, но я видѣлъ, что эти поврежденія сдѣланы вьюками коровъ и быковъ, во время ежегодныхъ кочевокъ, задѣвавшихъ за короткія и тонкія жерди, которыя только укрѣплены камнями, но не ограждены ими достаточно высоко, чтобы вьючныя животныя не могли ихъ задѣвать. Вѣроятнѣе, что когда проволока уже лежала на землѣ, то искушеніе отрѣзать кусокъ было слишкомъ сильно, чтобы луристанцы могли противъ него устоять. Это племя такъ страшно бѣдствуетъ, что, не имѣя возможности пріобрѣтать, въ достаточномъ количествѣ, зерно, оно въ широкихъ размѣрахъ употребляетъ въ пищу желуди съ дубовъ-карликовъ, произрастающихъ на ихъ родныхъ горахъ.

Имѣя въ виду позднее время года и слухи о безпорядкахъ между луристанцами, мы вынуждены были нанять муловъ для

перевозки восьмидневнаго запаса припасовъ, зерна и фуража, за тройную цѣну. Мы, такимъ образомъ, на опытѣ постигли одну изъ причинъ почему этотъ путь такъ мало посѣщается купцами, да и то только въ рѣдкихъ случаяхъ, когда случайно бываютъ небольшія партіи товара, купленнаго на югѣ, по назначенію въ Хуремъ-Абадъ и его окрестности, что бываетъ когда рынокъ переполненъ ввознымъ товаромъ и цѣны падаютъ необыкновенно низко.

Луристанцы. Что касается до опасности для каравановъ на этомъ горномъ пути, то я склоненъ думать, что нынѣ луристанцы бросили свои грабежи и перешли къ взиманію различныхъ контрибуцій съ трусливыхъ купцовъ и путешественниковъ. Они, такъ сказать, висятъ на хвосту проходящаго каравана: задержка въ пути, упавшій вьюкъ, запутавшійся мулъ, или что нибудь подобное съ отставшими людьми—они сейчасъ являются на мѣсто происшествія, и, подъ предлогомъ оказанной помощи, выпрашиваютъ деньги; если при этомъ выказать страхъ или нерѣшительность, то они, вмѣсто денегъ, сейчасъ выпросятъ тѣ вещи, которыя имъ понравятся. Такимъ образомъ, они отобрали платье у двоихъ нашихъ погонщиковъ, отставшихъ далеко отъ насъ; но когда подняли тревогу и мы сейчасъ же прибѣгли къ репрессаліямъ въ видѣ захвата кобылы, принадлежащей одному изъ ихъ партіи, то краденныя вещи были возвращены самымъ дружелюбнымъ образомъ.

Племенамъ, въ предѣлахъ которыхъ проходитъ дорога, обѣщана ежегодная субсидія за ея охрану и ремонтъ, но это большой вопросъ—получаютъ-ли они ее правильно; едва-ли можно ожидать, чтобы система затянутыхъ и сокращенныхъ платежей, преобладающая во всемъ государственномъ строѣ Персіи, безропотно принималась голодающимъ племенемъ, долго жившимъ исключительно грабежами, и это обстоятельство могло быть побудительной причиной къ безпорядкамъ. Они, конечно, никогда не поймутъ отчего подати съ нихъ взимаются такъ безжалостно, между тѣмъ какъ обѣщанной субсидіи имъ не выплачиваютъ. Мнѣ говорили, что вообще они хорошо работаютъ, если съ ними хорошо обращаться и правильно расчитывать за работу, и что при постройкѣ пред-

полагаемой колесной дороги, недостатка въ рабочихъ изъ окружныхъ луристанскихъ племенъ не будетъ.

Въ общемъ еще очень мало сдѣлано для улучшенія луристанской дороги, по которой мы шли. Были сдѣланы попытки мѣстами ее разработать, но все это сдѣлано какъ-то отрывочно, безъ связи и общаго плана. Нѣтъ ни малѣйшаго сомнѣнія, что тропа, по которой идетъ телеграфъ, никогда не сдѣлается направленіемъ торговой колесной дороги. Подъемы и спуски такъ круты и обрывисты со стороны Хуремъ-Абада, что колесный путь можетъ быть проложенъ только съ громадными затратами.

Вѣроятное направленіе колесной дороги. Но имѣются благопріятные отзывы о дорогѣ, извѣстной подъ именемъ „чулъ“ (chul), которая огибаетъ высокіе хребты и соединяется съ существующей вьючной дорогой въ 30 миляхъ отъ Дизфуля; тамъ крутыхъ подъемовъ незначительное число, и тѣ два 9-ти фунтов. полевыхъ орудія, которыя я видѣлъ въ Ахвецѣ, прошли, какъ говорятъ, безъ особыхъ затрудненій. Этотъ путь употребляется для тяжелыхъ или очень громоздкихъ вьюковъ. Макквинъ (инженеръ) вывелъ заключеніе, что продолженіе этого пути на соединеніе съ дорогой изъ Дизфуля въ Керманшахъ, въ 20 миляхъ выше, будетъ выгоднѣе. Протяженіе этого пути будетъ, вѣроятно, на 50 или 60 миль больше, чѣмъ прямая дорога между Хуремъ-Абадомъ и Дизфулемъ; это обстоятельство будетъ детально изучено Макквиномъ на обратномъ пути. По слухамъ, это направленіе проходитъ по мѣстности съ хорошей почвой, пастбищами и удобной для заселенія: отводъ во владѣніе этихъ угодій, на извѣстномъ разстояніи вокругъ каравансараевъ, одна изъ выгодъ, выговоренныхъ въ концессіи на постройку дороги. Есть предположеніе, что, при широкихъ условіяхъ, можно будетъ склонить кочующихъ луристанцевъ къ осѣдлости вокругъ каравансараевъ и занятію хлѣбопашествомъ и ремонтомъ дороги.

Дизфуль (157 м. отъ Хуремъ-Абада). Въ Дизфуль мы прибыли 7-го декабря. Древній мостъ черезъ Дизъ былъ снесенъ въ прошломъ году весеннимъ половодіемъ и временно только починенъ, чтобы возстановить сообщеніе съ городомъ. Караванная торговля съ Амарай (Amarah) на Тигрѣ еще продолжается, не

смотря на турецкіе таможенные безпорядки, но, видимо, она отходитъ теперь къ Мохаммерѣ. Въ настоящее время вывозъ пшеницы воспрещенъ, но это мѣра временная въ предупрежденіе недостатка въ зернѣ зимой, въ виду засухи; во время моего тамъ пребыванія шли обильные дожди и это запрещеніе несомнѣнно будетъ снято. Воздѣлываніе пшеницы сильно распространилось между Дизфулемъ и Шустеромъ и въ ихъ окрестностяхъ. Обработка индиго процвѣтаетъ по старому и это красящее вещество въ большихъ количествахъ вывозится на сѣверъ Персіи.

Я выступилъ изъ Дизфуля 10-го, въ тотъ же день я остановился въ Ковнекѣ (Kovnek), гдѣ меня встрѣтилъ Хода-Кармъ-Ханъ, родственникъ Ильбеги Исфендіаръ-Хана; онъ здѣсь стоитъ на посту съ 100 бахтіарскими (Bachtiari) всадниками для охраны дороги и для службы на сосѣдней турецкой границѣ; встрѣтилъ онъ меня въ 4-хъ миляхъ отъ поста и я былъ пораженъ хорошимъ внѣшнимъ видомъ отряда — и людей и коней. Здѣсь же меня встрѣтилъ морской сартипъ Ахмедъ-Ханъ съ „Персеполиса“, стоявшаго въ это время у Мохаммеры; „Персеполисъ“ — единственное судно, принадлежащее Персіи.

Шустеръ (36 м. отъ Дизфуля и около 480 м. отъ Тегерана). Въ Шустеръ я прибылъ 11-го декабря и оставался здѣсь 4 дня. Губернаторъ Низамъ-эсъ-Султаніэ принялъ меня самымъ радушнымъ образомъ и, по его приказанію, мнѣ было оказано самое лестное гостепріимство. Впрочемъ, и въ Буруджирдѣ и въ Хуремъ-Абадѣ, да и вездѣ, меня принимали такимъ же образомъ.

Шустеръ жестоко пострадалъ отъ разрушенія своего стариннаго моста, извѣстнаго подъ именемъ Валеріановскаго; нѣсколько арокъ были снесены необыкновенно высокимъ половодіемъ, весною 1885 года, да и самъ берегъ, въ который мостъ упирался, окончательно размытъ. Вслѣдствіе понизившагося уровня рѣки, которая пошла черезъ промоину, каналъ Міанъ-абъ, на лѣвомъ берегу рѣки высохъ и широкая полоса плодородной почвы къ югу отъ Шустера, лишенная ирригаціи, обращается нынѣ въ пустыню. Эта потеря выражается ежегоднымъ уменьшеніемъ податей на 4.000 тумановъ. Потеря этого оросительнаго канала крайне тяжело отозвалась на мѣстныхъ жителяхъ, большая часть которыхъ

эмигрировала на сосѣднюю турецкую территорію, гдѣ въ то время были свободны орошаемые участки. Губернаторъ мнѣ сообщилъ, что только присутствіе войскъ и администраціи еще удерживаютъ Шустеръ въ состояніи города; удовлетвореніе ихъ потребностей создаетъ спросъ, которымъ и существуютъ оставшіеся жители.

Въ 1886 году, Ихтишамъ-эсъ-Султанэ, тогдашній губернаторъ Арабистана, сдѣлалъ попытку возстановить мостъ, но, не оконченная къ веснѣ, работа была снесена половодіемъ. Теперешній губернаторъ возобновилъ попытку въ 1888 году, но у него недостало энергіи, чтобы окончить разъ начатую постройку до весны и снова все было снесено водою.

Низамъ-эсъ-Султанэ твердо убѣжденъ въ томъ, что административный центръ провинціи слѣдуетъ перенести въ Ахвецъ, гдѣ, по его словамъ, губернатору легче войти въ ближайшее сообщеніе съ богатыми округами Хаувизе на западѣ, Яники (Janiki) и Рамъ-Хормузъ на востокѣ и Мохаммера на югѣ, между тѣмъ, какъ въ Шустерѣ онъ слишкомъ далекъ для скораго удовлетворенія нуждъ населенія.

Пароходное сообщеніе съ Ахвецомъ по Каруну. По р. Абъ-и-Болейти (Абъ-и-Гаргоръ) и р. Каруну пароходы подымаются почти до Шустера, не доходя его 6 или 12 миль. „Суза“ — стальной барказъ въ 20 тоннъ, съ военнаго судна „Персеполисъ“, ходитъ по первой, и „Шушанъ“, въ 30 тоннъ, пароходъ съ кормовымъ колесомъ (по образцу Нильскихъ), подаренный шаху фирмою Линчъ, плаваетъ по второй рѣкѣ.

Оба парохода содержатъ правильные товаро-пассажирскіе рейсы и это разстояніе приблизительно въ 60 миль дѣлаютъ въ 9 или въ 10 часовъ внизъ по рѣкѣ и немного болѣе вверхъ.

Меньшіе размѣры „Сузы“ позволяютъ ей огибать короткіе и острые завороты извилистаго Гаргара (Болейти), тогда какъ „Шушанъ“ долженъ держаться Каруна.

Нынѣ „Суза“ подымается не доходя 3-хъ миль до Шустера.

Я спустился по Гаргару на плоту изъ бурдюковъ и высадился на „Сузу“, который на рейсѣ внизъ присталъ у Бендекиля (Band-i-Kir), мѣста сліянія трехъ рѣкъ: Гаргара, Каруна и Диза.

Бендекиль. Здѣсь выстроенъ небольшой, но удобный кара-

ванъ-сарай съ телеграфной станціей и приспособленіями для помѣщенія караула; расположенъ онъ при сліяніи Абъ-и-Шатейта (Карунъ) и Абъ-и-Болейти (Гаргаръ) у самаго большаго селенія Бендекиля. Съ крыши зданія открывается обширный видъ на всю окружную плоскость и густые джунгли, покрывающіе берега всѣхъ трехъ рѣкъ. Въ гущинѣ этихъ джунглей водится въ изобиліи крупная и мелкая дичь, включая сюда безгриваго льва, пятнистаго оленя, кабана и красныхъ куропатокъ.

Я замѣтилъ большія маслянистыя пятна, плывшія по Каруну изъ его рукава Шатейтъ. Это были масличные потоки изъ нефтяныхъ источниковъ около Шустера, которые послѣ большихъ дождей переполняются и изливаются въ рѣку; мѣстами эти пятна издаютъ характерный запахъ нефти.

Ахвецъ (260 м. по рѣкѣ отъ Шустера). Я прибылъ въ Ахвецъ 16-го числа вечеромъ и высадился на другой день. Меня встрѣтилъ арабскій шейхъ селенія, съ конною свитой и офицеры Фариданскаго пѣхотнаго полка верхомъ; послѣдніе провожали меня въ лагерь, гдѣ, послѣ обычнаго чая и трубокъ, полкъ прошелъ церемоніальнымъ маршемъ. Люди были чисто одѣты въ сѣрые мундиры, выглядѣли сытыми и вообще произвели хорошее впечатлѣніе. Командиръ полка сартипъ Хаджи-Мустафа-Ханъ— извѣстный землевладѣлецъ въ Хедаганѣ, возвышенной, хорошо орошенной и плодородной страны въ округѣ Фериденъ, близь Исфагана. Онъ живетъ въ лагерѣ и совмѣстно съ военною должностью завѣдываетъ гражданскою частью. Люди со своими ослами (почти каждый персидскій пѣхотинецъ имѣетъ ишака) находятъ прибыльное занятіе въ перевозкѣ товаровъ между пароходными пристанями, выше и ниже пороговъ, да и принимаютъ участіе въ строительныхъ работахъ.

Для артиллеріи и 2-хъ ротъ пѣхоты выстроены хорошіе бараки непосредственно рядомъ съ хорошо распланированнымъ губернаторскимъ домомъ, при которомъ находится телеграфная станція и обширныя службы. Строеніе это расположено на командующей высотѣ берега между верхней и нижней пристанями; оно выстроено въ два этажа и съ крыши его развѣвается персидскій флагъ. Остальныя части пѣхоты расположены въ благоустроен-

номъ лагерѣ на скатѣ между губернаторскимъ домомъ и рѣкой. Въ Ахвецѣ я встрѣтилъ Хаджи-Магомеда изъ Бушира; онъ участникъ и представитель общества „Назири“ (Naziri-Company); это коммерческое персидское общество, которому принадлежатъ: линія конно-желѣзной дороги, пустопорожняя полоса земли вдоль линіи съ наружной ея стороны, шириною въ 111 ярдовъ, и нижняя половина полосы между линіей и рѣкой, верхняя половина осталась во владѣніи правительства. Новый губернаторскій домъ построенъ на землѣ общества, но, по всему вѣроятію, это будетъ возмѣщено дарованіемъ земли около одной изъ пристаней.

Хаджи-Магомедъ, Муяинъ-утъ-Туджаръ въ Буширѣ, душа этого частнаго предпріятія къ Ахвецѣ. Въ семь мѣсяцевъ онъ выстроилъ удобный караванъ-сарай, который расположенъ на берегу рѣки, около нижней пристани; въ немъ много большихъ и малыхъ помѣщеній; вдоль наружнаго фаса и глубокихъ воротъ расположены лавки мясниковъ, булочниковъ, плотниковъ, кофейня, лавки съ бакалейными и мануфактурными товарами; всѣ эти торговцы вывезены и устроены здѣсь самимъ Муяиномъ. Теперь онъ строитъ конно-желѣзную дорогу; ширина колеи 3 фута, легкіе стальные рельсы кладутся на шпалы изъ карунскихъ джунглей. Линія идетъ отъ берега мимо караванъ-сарая къ верхней пристани, выше пороговъ; общая ея длина 2.400 ярдовъ. Матеріальныя депо строятся на обоихъ концахъ линіи. Нижнее строеніе дороги готово и часть пути уложена. Около 150 ярдовъ пути уложено при мнѣ и вообще работы идутъ энергично. За караванъ-сараемъ строятъ каменную пристань для туземныхъ барокъ. Полотно линіи состоитъ изъ одной утрамбованной земли, на которую прямо кладутся шпалы; промежутки между ни[illegible] шириною въ $2^1/_2$ фута, будутъ заполнены битымъ кирпиче[illegible] щебнемъ. Эта оплошность, вмѣсто того, чтобы укладыва[illegible] бованную землю на каменное основаніе, была указана [illegible]телю. Вокругъ изобиліе строительнаго камня, частью даже [illegible] отесанныхъ кускахъ, остаткахъ древняго Ахвеца. Облицо[illegible]бережной у пристани почти цѣликомъ построена взъ этихъ [illegible] а частью и обломковъ круглыхъ колоннъ.

Развалины и старый каналъ. По числу вал[illegible]шихся на землѣ и

разбитыхъ на куски колоннъ на берегахъ древняго оросительнаго канала, выходящаго изъ Каруна сейчасъ выше пороговъ, можно заключить, что тутъ, на обоихъ берегахъ, стояли зданія съ колонами, соединенныя мостомъ, остатки котораго видны до сихъ поръ. Ни на камняхъ, ни на колоннахъ я не нашелъ слѣдовъ надписей или рѣзныхъ изображеній. Линія большаго канала и теперь ясно видна въ южномъ направленіи; по разсказамъ, этотъ каналъ доходилъ до Феллахіи, гдѣ онъ соединялся съ рѣкой, впадающей въ море (р. Доракъ), а можетъ быть, по другому каналу, соединялся съ р. Каруномъ. Полковникъ Бель изслѣдовалъ направленіе этого канала и вывелъ заключеніе, что это былъ судоходный каналъ въ древнія времена Ахвеца, для обхода пороговъ и дамбы. Я тоже изслѣдовалъ старый каналъ и нашелъ, что можно легко вывести изъ стараго канала новое русло въ рѣку, ниже четвертаго порога и, такимъ образомъ, создать новый обводный судоходный каналъ, всего длиною въ 1.600 ярдовъ, при этомъ и паденіе его будетъ незначительно. Отсюда можно бы сдѣлать каналъ въ самомъ руслѣ рѣки или, наконецъ, можно воспользоваться уже существующимъ, подъ самымъ островомъ, по которому и теперь медленно тянутся тяжелыя туземныя суда. Я видѣлъ, какъ въ декабрѣ, въ очень низкую воду, проводили барку въ 20 тоннъ. Впрочемъ, до времени и трамвей удовлетворитъ потребностямъ торговли.

Перевозка товаровъ по сушѣ между верхней и нижней пристанями производится быстро и сравнительно дешево, благодаря конкурренціи между арабами и саидатами. Арабы охотно приходятъ въ Ахвецъ на работы, но теперь ихъ здѣсь очень мало, они, послѣ дождей, заняты зимнимъ посѣвомъ.

Открытіе Каруна оказало уже весьма ощутительные результаты на благосостояніе арабовъ. Поденная плата въ 1 кранъ (8 шиллинговъ) за рабочій день дала возможность большинству изъ нихъ составить въ теченіе года достаточный капиталъ, чтобы пріобрѣсти пару ословъ, плугъ (въ Арабистанѣ пашутъ преимущественно на ослахъ) и зерна для посѣва, для обработки правительственныхъ земель за свой счетъ; кромѣ того, у нихъ остается еще достаточно средствъ на насущныя потребности, безъ того,

чтобы закладывать будущій урожай за грабительскіе проценты. Шейки, которые прежде находили сколько угодно рабочихъ за одну грубую пищу, считаютъ, что условія мѣняются слишкомъ быстро, такъ какъ эти рабочіе, которые прежде отъ нихъ всецѣло зависѣли, сами стали теперь мелкими арендаторами.

Земельная подать не велика и, кажется, земледѣльческому населенію предоставляются всякія льготы.

Общество „Назири“. Товарищество „Назири“ владѣетъ небольшимъ пароходомъ, „Назири“ же, который плаваетъ по нижнему Каруну, согласуя свои рейсы съ „Сузой“ на верхнемъ. „Назири“ главнымъ образомъ служитъ буксиромъ и поднимаетъ двѣ арабскія барки, каждая вмѣстимостью около 27 тоннъ. Теперь предполагаютъ, съ весеннимъ половодіемъ, перевести этотъ пароходъ за пороги, а на нижнемъ теченіи его мѣсто займетъ „Карунъ“, пароходъ въ 60 тоннъ, принадлежащій Шейху-Мизалю, губернатору Мохаммеры. Общество принимаетъ мѣры для пріобрѣтенія еще втораго парохода для плаванія по нижнему же Каруну.

Шейхъ-Мизаль, губернаторъ Мохаммеры. Шейхъ-Мизаль необычайно богатъ и наслѣдственно и своими имущественными пріобрѣтеніями, и пользуется большимъ вліяніемъ въ Арабистанѣ, вдоль всего лѣваго берега отъ моря до Кутъ-Вейса, выше Ахвеца; онъ теперь поддается вліянію современныхъ взглядовъ и кажется относится благопріятно къ торговому движенію по р. Каруну.

Уже тотъ фактъ, что его пароходъ будетъ плавать съ товарами общества „Назири“, свидѣтельствуетъ о томъ, что онъ лично къ обществу присоединился, и, при могущественной поддержкѣ правительства, это сліяніе будетъ весьма содѣйствовать успѣху предпріятія.

Общество теперь предполагаетъ построить каравансарай на правомъ берегу, противъ уже существующаго на лѣвомъ берегу, у Ахвеца, гдѣ быстро возникло обширное поселеніе арабовъ, привлеченныхъ сюда торговлей. Этотъ каравансарай будетъ служить для внѣшней торговли съ Хаувизе (въ 45 миляхъ къ западу); это богатый городъ и плодородный округъ, производящій пшеницу и рисъ. Складъ на правомъ берегу избавитъ отъ работы и

стоимости перевозки товаровъ на лѣвый берегъ для погрузки на суда.

Торговля, вывозъ и ввозъ. Торговля пшеницей принимаетъ обширные размѣры: фирма Линчъ вывезла въ прошломъ году 2.000 тоннъ; въ скоромъ времени можно сюда же прибавить отпускъ риса, маслянныхъ сѣмянъ и хлопка, отчасти и шерсти, но пока еще она попадается въ маломъ количествѣ. Арабскіе купцы вывозятъ тѣ же товары внизъ по рѣкѣ до Басры, нанося этимъ значительный ущербъ турецкимъ таможеннымъ сборамъ. Совмѣстно съ этимъ вывозомъ возрастаетъ и ввозъ въ долину Каруна англійскихъ и индійскихъ бумажныхъ матерій и сахара. Сахаръ, въ головахъ, французскаго происхожденія, и благодаря своей низкой цѣнѣ пробилъ себѣ путь къ сѣверу до самаго Султанъ-Абада. Въ Линчѣ, на Персидскомъ заливѣ, въ настоящее время на сахаръ цѣна $2^1/_2$ шил. за англійскій фунтъ.

Англійскіе пароходы содержатъ правильное почтовое сообщеніе между Мохаммерою и Индіей, но правильныхъ товарныхъ рейсовъ еще нѣтъ и поэтому Басра остается главнымъ вывознымъ хлѣбнымъ рынкомъ для долины Каруна. Персидское правительство обратило вниманіе на Мохаммеру и тамъ скоро, быть можетъ, будетъ устроенъ обширный хлѣбный базаръ. На это обстоятельство было указано и Муянъ-утъ-Таджиру, какъ не только необходимое, чтобъ изъ этого прекраснаго порта сдѣлать мѣсто срочной нагрузки и тѣмъ дать сильный толчекъ торговлѣ по Каруну, но и какъ на выгодное предпріятіе, могущее увеличить значительно государственные сборы.

Я отправился изъ Ахвеца на пароходѣ фирмы Линчъ—„Блосъ-линчъ". Это прекрасный рѣчной пароходъ въ 300 тоннъ и 100 силъ; двѣ отдѣльныя машины въ 50 силъ каждая; на пароходѣ двѣ палубы, длина его 225′ и ширина между бимсами 45′. Мы отвалили отъ Ахвеца въ 6 час. 30 м. утра и прибыли въ Мохаммеру въ 5 ч. дня. Въ Каджуріи (Kadjuriya), въ 45 миляхъ внизъ по теченію, на правомъ берегу, достраивается телеграфная станція.

Весь матеріалъ для устройства телеграфной линіи отъ Мохаммеры до Ахвеца, пріобрѣтенъ, разосланъ по назначенію и скоро

начнутся работы; всѣ столбы привезены съ Занзибара. На линіи отъ Ахвеца въ Дизфуль черезъ Шустеръ работы въ полномъ ходу.

Мохаммера (около 110 миль отъ Ахвеца). Въ Мохаммерѣ я помѣстился въ новомъ правительственномъ домѣ, на мысу, у слія-нія Каруна съ Шатъ-эль-Арабомъ, немного ниже города. Домъ этотъ достраивается; онъ въ два этажа съ прекрасными служ-бами и видомъ на главную рѣку; противъ него расположены хорошіе артиллерійскіе и пѣхотные бараки. Всѣ эти постройки возведены Мирзой Базургъ-Ханомъ, старшимъ изъ трехъ братьевъ, уроженцевъ Шустера, гдѣ ихъ фамилія пользуется издавна влія-ніемъ.

Г. Макъ Дуаль (Mc Douall), вице-консулъ въ Мохаммерѣ, зани-маетъ домъ въ самомъ городѣ, въ очень вредной мѣстности, но персидское правительство, по всей вѣроятности, скоро выстроитъ ему резиденцію на мысу, рядомъ съ домомъ, о которомъ я уже говорилъ.

Г. Ричардсъ, агентъ фирмы „Линчъ", до сихъ поръ един-ственный другой европеецъ, проживающій въ Мохаммерѣ.

Воздѣлывающая промышленность долины р. Каруна должна значительно возрасти, въ скоромъ времени при помощи ино-земныхъ капиталовъ. Много уже отдѣльныхъ лицъ и обществъ хлопочутъ объ уступкѣ длинныхъ участковъ земли по берегамъ рѣки для воздѣлыванія сахарнаго тростника, хлѣбовъ, хлопка и финиковыхъ пальмъ. Точкой преткновенія служитъ продолжи-тельный срокъ аренды, въ 60 лѣтъ, который эти предпринима-тели требуютъ, потому что правительство соглашается только на двадцатилѣтнюю аренду. На самомъ дѣлѣ все это разрѣшится, по моему убѣжденію, тѣмъ, что участки будутъ отданы въ аренду только персидскимъ подданнымъ, иностранцы же должны будутъ ихъ пріобрѣсти во владѣніе.

Концессія на возстановленіе плотины въ Ахвецѣ и ороситель-ныхъ каналовъ на обоихъ берегахъ рѣки, которую, по слухамъ, хотѣлъ взять какой-то французъ, не состоялась; первоначальный расходъ на открытіе работъ исчислялся въ 180.000 тумановъ

(около 60.000 фунт. стерлинговъ), на земельныя операціи потребовалось бы еще больше.

Культура фиников по теченію нижняго Каруна даетъ отличные результаты и въ скоромъ времени привлечетъ еще большее число плантаторовъ. Производство финиковъ растетъ ежегодно сообразно съ возрастающимъ спросомъ: въ прошломъ году было вывезено изъ Басры на океанскихъ пароходахъ и каботажныхъ судахъ 60.000 тоннъ, въ томъ числѣ 20.000 тоннъ въ коробкахъ; весь укупорочный матеріалъ для послѣднихъ, вѣсомъ въ 7.000 тоннъ былъ, вывезенъ изъ Англіи. Пальмовые листья, въ видѣ плетеныхъ мѣшковъ и корзинъ, доставили укупорочный матеріалъ на остальныя 40.000 тоннъ.

На одномъ акрѣ можетъ расти 100 пальмъ; онѣ начинаютъ давать плоды на пятомъ году, полнаго же цвѣтенія достигаютъ на седьмомъ. Въ урожайный годъ каждое дерево даетъ среднюю прибыль въ три рупіи, т. е. акръ дастъ 20 фунт. стерлинговъ въ годъ. Пока деревья не достигли еще полнаго роста, орошенный грунтъ между ними можно засѣять пшеницей, люцерной или травой, съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи обратить его въ пастбище, т. к. перистая листва пальмъ даетъ весьма мало тѣни.

Шейкъ-Мизаль, изъ Мохаммеры, недавно сдѣлалъ насажденіе въ 30.000 деревьевъ; ежегодное насажденіе новыхъ пальмъ на персидской территоріи доходитъ до 60.000. Еще въ Тегеранѣ я слышалъ прошлою весною отъ Аминъ-эсъ-Султана, что правительство намѣрено поощрять культуру финиковыхъ пальмъ въ Арабистанѣ, и то, что я слышалъ теперь въ Мохаммерѣ, повидимому подтверждаетъ эти слухи.

Туземные садоводы въ этихъ округахъ насчитываютъ 160 разновидностей пальмы. Арабы обращаютъ громадное вниманіе къ условіямъ климата, почвы, орошенія и мѣстности и извлекаютъ поэтому наилучшіе результаты.

Я далъ данныя о прибыли въ рупіяхъ, потому что всѣ свѣдѣнія были сообщены мнѣ по цѣнности послѣдней монеты. Это объясняется тѣмъ, что индійская рупія—ходячая монета во всемъ Арабистанѣ. Ее предпочитаютъ персидскимъ кранамъ, которые всѣ очень старой чеканки, и арабы утверждаютъ, что въ то время,

какъ негодныхъ рупій въ обращеніи очень мало, фальшивые краны попадаются постоянно.

Я уже намекалъ, что общество „Назири“ дѣлается сильнымъ соперникомъ фирмы Линчъ на р. Карунѣ; это объясняется тѣмъ, что общество имѣетъ сильную поддержку въ Тегеранѣ. Фирма Линчъ вполнѣ сознаетъ возрастающее значеніе общества Назири и дѣлало уже усилія и предложенія къ сліянію обоихъ предпріятій, но камнемъ преткновенія явилось право контроля. Повѣренный фирмы совершенно основательно не соглашается на такія условія, которыя не даютъ ему возможности имѣть полный контроль надъ дѣйствіями общества.

Тѣмъ не менѣе, есть надежда, что сліяніе это можетъ совершиться и къ нимъ можетъ еще примкнуть новое „Общество постройки дорогъ“, чтобы производить соединенную перевозку грузовъ по рѣкѣ и по дорогѣ, отъ Мохаммеры до Тегерана.

Въ Мохаммерѣ я пробылъ два дня, въ теченіи которыхъ я былъ съ визитомъ у губернатора; его оффиціальный титулъ— Мухзисъ-и-Султанъ, но онъ болѣе извѣстенъ подъ именемъ Шейхъ-Мизаля.

Онъ человѣкъ красивой наружности и очень хорошаго обращенія въ обществѣ. Это единственный нынѣ могущественный арабскій шейхъ во всемъ Арабистанѣ, всѣ остальные шейхи были лишены власти. Интриги между родственниками, происки въ столицѣ производили постоянно раздоры и волненія, и въ конечномъ результатѣ всѣ шейхи лишились и власти и имущества; устоялъ, несмотря на всѣ происки старшаго брата, одинъ Шейхъ-Мизаль.

Новая колесная дорога. Нѣтъ сомнѣнія въ тѣхъ затрудненіяхъ, которыя будутъ встрѣчены при прокладкѣ проектируемой дороги, при назначенной ея малой стоимости. Первоначально было предположено, что дорога, при длинѣ въ 500 миль, обойдется въ среднемъ по 20 ф. стерлинговъ за милю; по крайней мѣрѣ, я понялъ, что синдикатъ считалъ эту цѣну достаточной для проведенія колесной дороги; можетъ быть, въ основаніе этого разсчета легло свѣдѣніе, что за такую цѣну была проведена дорога нѣсколько лѣтъ тому назадъ. Если это такъ, то крайне ошибочно

думать, что тутъ дѣло шло о торговой дорогѣ: существуетъ громадная разница между колесною дорогою, которую эксплуатируютъ во время одной экспедиціи, и постоянною торговою дорогою: первая можетъ имѣть и крутые подъемы и частые повороты— конвой, сопровождающій военные транспорты, всегда поможетъ проходу повозокъ. Постоянная торговая дорога требуетъ отлогихъ закругленій, устройства выемокъ и насыпей для уменьшенія крутизны, постройки мостовъ для безпрепятственнаго движенія срочныхъ грузовъ, потому иначе нѣтъ ни пользы ни экономіи въ пользованіи ею. Все это въ особенности относится до Персіи, гдѣ мулы такъ хорошо приспособлены къ вьючной перевозкѣ и лошади вообще такъ мало пригодны къ тягѣ большихъ грузовъ.

Дорога, существующая нынѣ между Султанъ-Абадомъ и Буруджирдомъ и далѣе на Хуремъ-Абадъ, не представляетъ трудностей; но чтобы обратить ее въ сносную колесную дорогу, потребуются большіе расходы. Я уже говорилъ, что дорога между Хуремъ-Абадомъ и Дизфулемъ не можетъ служить для колеснаго движенія и поэтому нужно сдѣлать изысканія въ новомъ направленіи.

Переправы. Мостъ въ Дизфулѣ можетъ быть возобновленъ для колеснаго движенія; затрудненія могутъ возникнуть только при даровомъ пріобрѣтеніи на сносъ нѣсколькихъ домовъ въ городѣ, для очистки мѣста для дороги.

Возстановленіе же моста въ Шустерѣ, по современнымъ условіямъ, слишкомъ значительная работа, которая можетъ ждать, пока желѣзная дорога не подвезетъ необходимаго матеріала. Временно же плавучій мостъ на судахъ въ теченіи 8 мѣсяцевъ въ году или даже хорошо устроенный паромъ совершенно обезпечитъ сообщеніе съ городомъ. Что же касается Ахвеца и Мохаммеры, то новая дорога можетъ идти по правому берегу рѣки (избѣгая тѣмъ всякихъ переправъ) прямо къ пароходной пристани. Соединенное общество перевозки по рѣкѣ и постройки дороги, по всей вѣроятности, сочло бы нужнымъ расчистить каналы р. Шатейта, настолько, чтобы, даже при низкой водѣ, они были бы достаточно полны и пароходы могли бы подни-

маться до самаго Шустера. Концессія обязываетъ закончить постройку дороги къ извѣстному сроку на всемъ ея протяженіи; до истеченія этого срока осталось нынѣ менѣе двухъ лѣтъ, между тѣмъ еще много нужно сдѣлать по одной лишь трасировкѣ, и еще болѣе по постройкѣ каравансараевъ. Было бы весьма выгодно, если бы общество успѣло себѣ выговорить право измѣнить условія концессіи и замѣнить часть колеснаго пути—вьючнымъ, съ тѣмъ, чтобы исподволь обращать послѣдній въ колесную дорогу.

Въ долинахъ Буруджирда, Хуремъ-Абада и Керманшаха въ изобиліи растетъ лакрица превосходнаго качества. На корень этого растенія существуетъ большой спросъ въ Америку, гдѣ оно идетъ на приготовленіе жевательнаго табаку и различныхъ напитковъ. Растеніе это особенно изобильно растетъ у Корны, при сліянія Тигра и Ефрата, откуда французская фирма и вывозитъ ее черезъ Басру въ Марсель.

Въ Басру я прибылъ на Рождество и 27 декабря отплылъ въ Бендеръ-Буширъ, куда прибылъ 29 числа.

Очеркъ высшаго гражданскаго и военнаго управленія въ Индіи [1].

(Составилъ генеральнаго штаба подполковникъ *Ермоловъ*).

Введеніе. Высшее государственное управленіе Индійской Имперіи въ политическомъ отношеніи совершенно отлично и преслѣдуетъ совершенно иныя цѣли, нежели высшее военное управленіе вооруженными англо-индійскими силами. Съ политической точки зрѣнія администрація Имперіи преслѣдуетъ цѣли возможно большей *децентрализаціи* власти, даруя отдѣльнымъ частямъ (провинціямъ) и ихъ мѣстнымъ управленіямъ и правительствамъ возможно большую самостоятельность. Причина сего заключается

---

[1]) *Источники:* Sir John Strachey: India.
India dist. 1 July 1891 г.
Indian Army System 1890 г.
Indian Army dist. 1 Iuly 1891 г.

въ томъ, что Индійская Имперія не представляетъ собою *единаго* государства, но состоитъ изъ весьма многихъ крайне разнообразныхъ и между собою отличныхъ територій и составныхъ частей, административное управленіе которыми, ни однообразнымъ, ни централизованнымъ никоимъ образомъ быть не можетъ. Наоборотъ, система высшаго военнаго управленія стремится къ осуществленію, въ возможно большей степени, принципа *централизаціи* и *единства* командованія и администраціи, но въ настоящее, по крайней мѣрѣ, время, далеко еще сего не достигаетъ.

Гражданское управленіе (Центральное правительство). Верховное гражданское и военное управленіе страною сосредоточивается, какъ извѣстно, въ рукахъ *генералъ-губернатора* и *его совѣта*, причемъ, какъ генералъ-губернаторъ, такъ и члены совѣта назначаются короною. Хотя по закону не установлено никакихъ опредѣленныхъ сроковъ для пребыванія означенныхъ сановниковъ въ занимаемыхъ ими должностяхъ, тѣмъ не менѣе обычай ограничиваетъ сроки эти *5-ю годами*. Генералъ-губернатору присвоенъ титулъ *вице-короля*, но сей послѣдній придается ему не по закону, но также по обычаю, будучи присвоенъ верховному правителю Индіи со времени перехода Остъ-Индскихъ владѣній въ вѣдѣніе Великобританскаго правительства. Въ составъ совѣта генералъ-губернатора входятъ *5 штатныхъ* (*ordinary*) *членовъ*, изъ коихъ каждый находится во главѣ одного или болѣе *департаментовъ* или *министерствъ*, являясь, такимъ образомъ, въ роли отвѣтственныхъ кабинетныхъ *министровъ*, соотвѣтствующихъ англійскимъ *статсъ-секретарямъ* (secretary of State) по различнымъ отдѣламъ высшаго государственнаго управленія. Кромѣ 5 штатныхъ членовъ, въ составъ совѣта входятъ, въ качествѣ сверхштатныхъ или *экстраординарныхъ членовъ*:

1) Главнокомандующій Англо-Индійской арміей.

2) Губернаторы Бомбея и Мадраса, когда совѣтъ собирается и имѣетъ засѣданія въ предѣлахъ ихъ провинцій (президентствъ).

Для законодательныхъ цѣлей въ составъ совѣта назначаются, властью генералъ-губернатора, *дополнительные члены* (*additional Members*) числомъ не менѣе 6-ти и не болѣе 16-ти. Они принимаютъ участіе въ засѣданіяхъ только во время законодательныхъ

работъ и могутъ быть избираемы изъ числа неслужащихъ лицъ (не менѣе *половины* всего числа дополнительныхъ членовъ), а также изъ туземцевъ.

Исполнительная и даже законодательная власть и полномочія генералъ-губернатора съ совѣтомъ весьма обширны: для вступленія въ силу распоряженій, законовъ и актовъ, выработываемыхъ вице-королемъ и его совѣтомъ, утвержденія короннаго англійскаго правительства, т. е. статсъ-секретаря по дѣламъ Индіи и парламента, *не требуется*, но коронное правительство имѣетъ право *пріостановить* или *воспретить* дѣйствіе всякаго акта, проведеннаго индійскимъ правительствомъ. Такимъ образомъ, въ законодательномъ отношеніи, послѣднее находится всецѣло подъ контролемъ верховной власти, парламента и статсъ-секретаря по дѣламъ Индіи—министра, имѣющаго мѣстопребываніе въ Лондонѣ и входящаго въ составъ англійскаго кабинета. Кромѣ того, правительство Индіи не имѣетъ права касаться *основныхъ актовъ парламента*, опредѣляющихъ устройство и порядокъ высшаго управленія въ Индіи, не имѣетъ права издавать законовъ, нарушающихъ *прерогативы короны* и *парламента*. Во всемъ остальномъ высшее правительство Индіи, сосредоточенное въ рукахъ вице-короля и его совѣта, обладаетъ полною самостоятельностью дѣйствій и только въ наиболѣе важныхъ, крупныхъ и серьезныхъ государственныхъ вопросахъ обязано испрашивать указаній и согласія статсъ-секретаря по дѣламъ Индіи и Центральнаго правительства (Home Government). Статсъ-секретарь по дѣламъ Индіи вмѣшивается въ вопросы управленія Имперіей несравненно менѣе, нежели то принято полагать, и, по словамъ J. S. Mill'я, центральное правительство Англіи по отношенію къ Индіи является скорѣе *совѣщательнымъ*, нежели исполнительнымъ органомъ. Сіе вполнѣ понятно, ибо органъ исполнительной власти несомнѣнно долженъ находиться на мѣстѣ, въ самой Индіи, главная же функція центральнаго, домашняго правительства заключается не въ томъ, чтобы вмѣшиваться въ подробности индійской администраціи, но въ томъ, чтобы просматривать и анализировать изданные ею распоряженія и акты, выработывать основныя начала ея политики, снабжать ее главнѣйшими, общими, на будущее время инструкціями и, на-

конецъ, санкціонировать или отклонять важнѣйшія, принимаемыя ею, политическія мѣры въ тѣхъ случаяхъ, когда индійское правительство обращается къ метрополіи за совѣтомъ, указаніемъ или одобреніемъ. Починъ въ какихъ либо существенныхъ мѣропріятіяхъ статсъ-секретарь по дѣламъ Индіи беретъ крайне рѣдко, да и вообще большая или меньшая степень его вмѣшательства въ дѣла индійской администраціи зависитъ не столько отъ существующихъ законоположеній, сколько отъ *характера* генералъ-губернатора, желанія его принять на себя большую или меньшую долю отвѣтственности и т. п.

Несмотря на такое общее положеніе дѣлъ, существованіе въ Англіи центральнаго, верховнаго органа, контролирующаго общую правильность хода индійской администраціи, имѣетъ *огромное значеніе* и огромную пользу. При постоянныхъ *перемѣнахъ* въ личномъ составѣ индійскаго правительства, вызываемыхъ, каждыя 5 лѣтъ, частью обычаемъ, частью особенностями климата, трудно переносимаго европейцами, частью, наконецъ, самими условіями, при которыхъ малая горсть людей принуждена вести дѣло управленія столь обширной, разнообразной и трудной вообще страною,— индійское министерство въ Англіи способно придавать общему ходу индійскихъ дѣлъ *однообразное, правильное, надлежащее и согласное съ общими государственными цѣлями, теченіе.* Руководимое существующими традиціями и пріобрѣтаемыми, изъ года въ годъ, указаніями опыта, министерство статсъ-секретаря по дѣламъ Индіи (India Office) является органомъ, *направляющимъ политику вице-королей* къ единой цѣли, и служитъ вмѣстѣ съ тѣмъ *звеномъ*, тѣсно связывающимъ далекія владѣнія Остъ-Индіи съ ея метрополіей. Органами исполнительной власти—генералъ-губернатора съ совѣтомъ (Governer-General in Council) служатъ *министерства* или такъ называемые *секретаріаты.* Таковыхъ 7: министерства (или департаменты):

1) Доходовъ и сельскаго хозяйства (Revenue and Agricultural).
2) Финансовъ и торговли (Finance and Commerce).
3) Иностранныхъ дѣлъ (Foreign).
4) Внутреннихъ дѣлъ (Home department).
5) Военное (Military Department).

6) Общественныхъ заботъ (Public Works).

7) Законодательное (Legislative).

Министерство иностранныхъ дѣлъ находится подъ вѣдѣніемъ (непосредственнымъ) самого генералъ-губернатора. Затѣмъ каждое изъ остальныхъ министерствъ (кромѣ законодательнаго) находится подъ вѣдѣніемъ *одного изъ 5-ти членовъ совѣта* и, подъ начальствомъ, особаго *секретаря*, соотвѣтствующаго, такимъ образомъ, входящему въ составъ каждаго англійскаго министерства, такъ называемому, *постоянному подъ-секретарю* (Under-Secretary). Самый порядокъ высшаго дѣлопроизводства такой: секретарь каждаго министерства или департамента докладываетъ своему министру—члену совѣта, каковой либо самъ рѣшаетъ, либо представляетъ на благоусмотрѣніе генералъ-губернатора. Послѣдній также либо самъ рѣшаетъ, либо передаетъ на обсужденіе совѣта, подобно тому какъ въ Англіи наиболѣе важные вопросы поступаютъ на обсужденіе кабинета. Въ совѣтѣ дѣла рѣшаются *по большинству голосовъ*, но въ нѣкоторыхъ, особо важныхъ, случаяхъ генералъ-губернаторъ имѣетъ по закону право поступать согласно съ однимъ только своимъ мнѣніемъ, хотя бы вопреки мнѣнію членовъ. Такіе случаи имѣютъ, впрочемъ, мѣсто весьма рѣдко, въ послѣднее время только въ мартѣ 1879 года, когда лордъ *Литтонъ*, вопреки мнѣнію и желанію большинства въ совѣтѣ, утвердилъ *безпошлинный ввозъ въ Индію* англійскихъ хлопчатобумажныхъ товаровъ. Подъ высшею властью генералъ-губернатора съ совѣтомъ, *мѣстное управленіе* каждой провинціей отличается значительною самостоятельностью: сильная и твердая центральная власть и значительная автономія провинціальныхъ правительствъ: *divide et fortiter impera*, таковъ общій принципъ. Наиболѣе мудрые и твердые вице-короли всегда, со времени 1870 года, признавали, что мѣстныя правительства способны лучше знать мѣстныя условія и нужды и потому вмѣшивались въ дѣла провинціальнаго управленія возможно меньше. Тѣмъ же менѣе, нѣкоторые изъ отдѣловъ государственнаго управленія находятся, по необходимости, всецѣло въ рукахъ центральной власти. Такъ, центральное правительство Индіи вѣдаетъ всецѣло: вопросами государственной обороны, сношеніями съ иностранными государствами и туземными

владѣтелями, вопросами законодательными, почтовыми, телеграфными учрежденіями, путями сообщенія, вопросами финансовыми и торговыми, мѣрами для устраненія голодовокъ, для улучшенія народнаго здравія и т. п.

При работахъ законодательнаго характера, генералъ-губернатору предоставляется, со времени 1870 года, вырабатывать нѣкоторыя законоположенія *безъ участія въ совѣтѣ такъ называемыхъ дополнительныхъ членовъ*, имѣющія силу и назначаемыя для нѣкоторыхъ, наименѣе цивилизованныхъ или недавно присоединенныхъ, частей территоріи, для которыхъ желательно административное устройство, по возможности *менѣе сложное*. Издаваемыя такимъ образомъ законоположенія являются основными началами для управленія въ такъ называемыхъ *не регулированныхъ* провинціяхъ и областяхъ.

Личный составъ центральныхъ министерствъ отличается крайнею малочисленностью: такъ, военное министерство состоитъ изъ: 1) министра—члена совѣта; 2) секретаря; 3) 2-хъ секретарей—депутатовъ (deputy Secretaries); 4) 3-хъ помощниковъ секретаря; 5) генералъ-бухгалтера, 6) 2-хъ помощниковъ генералъ-бухгалтера; 7) генералъ-инспектора артиллеріи; 8) его помощника; 9) генералъ-инспектора военныхъ построекъ; 10) 2-хъ его помощниковъ; 11) инспектора минной части; 12) главнаго интенданта; 13) главнаго интенданта по транспортной части; 14) главнаго медицинскаго инспектора; 15) его двухъ секретарей; 16) инспектора ремонта, 17) инспектора коннозаводства. Всего 23 лица.

Кромѣ 7 министерствъ—секретаріатовъ, въ составъ центральнаго управленія входятъ еще слѣдующіе отдѣльныя учрежденія:

1) Духовное вѣдомство.

2) Судебный департаментъ.

3) Телеграфный и съемочный департаментъ.

4) Политическій департаментъ,—обнимающій собою управленія, резидентства и политическія агентства малыхъ провинцій, находящихся въ непосредственномъ вѣдѣніи вице-короля, владѣній туземныхъ князей, въ Белуджистанѣ, Аравіи, Ладакѣ и проч.

Обратимся теперь къ разсмотрѣнію мѣстныхъ, провинціальныхъ управленій.

Провинціальныя управленія. Въ эпоху Остъ-Индской компаніи, во главѣ каждаго изъ 3-хъ поселеній, Бенгала, Бомбея и Мадраса, находился *особый президентъ съ совѣтомъ* изъ главнѣйшихъ лицъ и уполномоченныхъ компаніи. Термины бенгальскаго, бомбейскаго и мадраскаго президентствъ сохранились и по сіи дни, но утратили совершенно свое прежнее значеніе и смыслъ, ибо Индія раздѣляется *не на президентства, а на провинціи*, изъ коихъ каждая имѣетъ свою собственную администрацію. Отсылая читателя къ стр. 285 et seq. выпуска XX Сборника Матеріаловъ по Азіи, упомяну, что за исключеніемъ провинцій, находящихся въ непосредственномъ вѣдѣніи вице-короля (Аджмеръ, Бераръ, Гургъ), а также Андаманскихъ и Никобарскихъ острововъ, *вся Индія раздѣляется на 8 большихъ провинцій*, имѣющихъ собственныя правительства и собственное, болѣе или менѣе самостоятельное, управленіе. Провинціи эти суть:

Въ вѣдѣніи губернаторовъ (Governors):

1) *Мадраская.*
2) *Бомбейская* (съ Синдомъ и Аденомъ).

Въ вѣдѣніи вице-губернаторовъ (lieutenant-governments):

3) *Бенгальская.*
4) *Сѣверо-западная и Аудъ.*
5) *Пенджабъ.*

Въ вѣдѣніи главныхъ комиссаровъ:

6) *Центральная.*
7) *Бирма.*
8) *Ассамъ.*

Изъ этихъ провинцій, 6 послѣднихъ представляютъ собою обломки прежняго бенгальскаго президентства.

Организація правительствъ *Мадраса* и *Бомбея вполнѣ сходна* съ организаціей центральнаго правительства: *губернаторъ и члены его совѣта*, коихъ 3 штатныхъ, назначаются изъ Англіи *короною, помимо* генералъ-губернатора. Для законодательныхъ цѣлей въ составъ совѣта назначается не менѣе 4-хъ и не болѣе 8-ми *дополнительныхъ членовъ*, избираемыхъ подобно таковымъ же членамъ

центральнаго совѣта. Для введенія въ силу новаго, *мѣстнаго* закона требуется утвержденіе генералъ-губернатора. Затѣмъ, органами исполнительной власти губернатора съ совѣтомъ служатъ *секретаріаты*, коихъ всего 4 и кои представляютъ собою нѣчто въ родѣ *мѣстныхъ министерствъ*. Таковыя суть:

1) Департаменты финансовъ, доходовъ, общій и отдѣльный.

2) Департаменты политическій, секретный, судебный и народнаго просвѣщенія.

3) Департаменты военный, морской и духовныхъ дѣлъ.

4) Департаменты общественныхъ работъ и желѣзнодорожный.

Каждая изъ этихъ группъ департаментовъ представляетъ собою отдѣльный секретаріатъ и кромѣ нихъ, въ составъ провинціальнаго управленія входятъ еще нѣкоторыя учрежденія или департаменты: полиціи, лѣсоводства, медицинскій, почтовый и проч.

Военные секретаріаты Бомбея и Мадраса существуютъ *отдѣльно* отъ *главныхъ штабовъ* бомбейской и мадраской арміи, но по составу своему крайне незначительны, ибо состоятъ только изъ секретаря по военнымъ дѣламъ, его помощника и канцеляріи. Что же касается до дѣлопроизводства и роли военныхъ секретаріатовъ, центральнаго и провинціальныхъ, то они разсмотрѣны будутъ ниже при изложеніи системы высшаго военнаго управленія.

Мѣстное управленіе провинцій, находящихся въ вѣдѣніи *вице-губернаторовъ*, (lieutenant-governors), организовано несравненно проще. Во главѣ администраціи находится *вице-губернаторъ*, назначаемый *властью вице-короля*, но съ утвержденіемъ коронного правительства. Исполнительнаго совѣта при немъ *не имѣется*, но въ провинціяхъ бенгальской и сѣверо-западной можетъ быть, властью генералъ-губернатора, учреждаемъ *совѣтъ законодательный*. Затѣмъ, во всѣхъ трехъ провинціяхъ, при вице-губернаторахъ имѣются *секретаріаты* по различнымъ департаментамъ, но *военныхъ секретаріатовъ не имѣется*.

Наконецъ, прочія 3 провинціи, Центральная, Бирманская и Ассамская имѣютъ еще менѣе автономіи: во главѣ каждой состоитъ *главный коммисаръ*[1]), имѣющій только одну *исполнительную власть*

---

[1]) Chief Commissioner.

и при немъ *не состоитъ ни исполнительнаго, ни законодательнаго совѣта.* При главныхъ коммисарахъ состоятъ *секретари* по нѣкоторымъ департаментамъ. Такъ напр. въ Центральной провинціи въ составъ управленія входятъ департаменты:

1) Гражданскій департаментъ. Секретаріатъ.
2) Судебный департаментъ.
3) Общественныхъ работъ; секретаріатъ.
4) Телеграфный департаментъ.
5) Народнаго просвѣщенія (Educational).
6) Духовныхъ дѣлъ.
7) Полиціи.
8) Лѣсной.
9) Медицинскій.
10) Финансовый.
11) Тюремный.
12) Сельско-хозяйственный; секретаріатъ.
13) Почтовый.
14) Политическій.

Ограничивая этимъ краткій очеркъ организаціи гражданской администраціи, перехожу къ разсмотрѣнію *системы высшаго военнаго управленія.*

Президентская система и высшее военное управленіе до 1888 года. Въ эпоху Остъ-Индской компаніи, въ каждомъ изъ трехъ отдѣльныхъ президентствъ существовали *отдѣльныя арміи*, Бенгальская, Бомбейская и Мадрасская, наименованіе коихъ и распредѣленіе, въ административномъ отношеніи, по отдѣльнымъ президентствамъ, сохранились и по настоящее время. Такая общая группировка и подчиненіе вооруженныхъ силъ власти мѣстнаго, военнаго и гражданскаго управленія, иными словами, такъ называемая *система президентствъ* [1]), проведенная не только въ гражданскомъ, но и въ военномъ отношеніяхъ, имѣла въ прежнее время существенное значеніе, ибо президентскія арміи существовали не столько для цѣлей общей государственной, имперской, обороны, сколько для цѣлей *политическаго характера*, для удержанія въ

[1]) Presidency System.

повиновенiи весьма разнообразныхъ мѣстныхъ элементовъ, нерѣдко враждебныхъ англiйскому владычеству. *Дезагрегацiя* военнаго командованiя и управленiя была полная, ибо отдѣльныя армiи не только находились въ подчиненiи самостоятельныхъ, мѣстныхъ главнокомандующихъ, неподчиненныхъ главнокомандующему всей англо-индiйской армiей, но и въ административномъ, финансовомъ, интендантскомъ и проч. отношенiяхъ, до послѣдняго времени, *зависѣли отъ мѣстныхъ органовъ управленiя*, необъединенныхъ въ рукахъ центральной правительственной власти. Даже пенджабскiй пограничный отрядъ до послѣдняго времени состоялъ въ подчиненiи мѣстному провинцiальному правительству. Результаты такого положенiя дѣла оказались издавна крайне неудобными: такъ напр. войска, сосредоточиваемыя въ гарнизонахъ Белуджистана, оказались самаго разнороднаго состава, принадлежа частью къ европейскимъ войскамъ, частью къ мадраской и бомбейской армiямъ, частью къ пенджабскому пограничному отряду; при этомъ ихъ *интендантская*, *медицинская*, *артиллерiйская* и иныя части оказались въ вѣдѣнiи *четырехъ правительствъ* (центральнаго, бомбейскаго, мадраскаго и пенджабскаго), командующiй же ими генералъ поставленъ былъ въ прямой зависимости отъ центральнаго главнаго штаба.

Первыя попытки *къ объединенiю* военной администрацiи проведены были не ранѣе *1868 года*, когда президентскiя департаменты военнаго счетоводства и финансовъ слиты были въ одинъ, общiй для всей индiйской армiи, департаментъ *генералъ-бухгалтера* (Accountant General), входящiй въ составъ центральнаго военнаго секретарiата. Съ тѣхъ поръ дѣло объединенiя военной администрацiи не переставало идти впередъ. Такъ, въ 1883 году, три отдѣльныхъ президентскихъ *артиллерiйскихъ департамента* (Ordnance departement) также слиты были въ одинъ, вошедшiй въ составъ военнаго министерства или секретарiата. Нѣсколько времени спустя слиты были еще:

1) Мѣстные *ремонтные* департаменты или управленiя.

2) Мѣстные департаменты по *военно-судной* части.

3) Работы и мѣропрiятiя *по улучшенiю государственной, обороны* перешли всецѣло въ руки центральнаго правительства.

4) Въ непосредственное подчиненіе центральной военной власти перешли, кромѣ бенгальской арміи: *Пенджабскій пограничный отрядъ*, *Гайдерабадскій контингентъ* (состоящій, впрочемъ, въ вѣдѣніи *политическаго резидента*, находящагося при низамѣ), *части Corps in Central India* и *Непальскій конвой.*

Такимъ образомъ, къ 1888 году существовало еще:

1) 3 отдѣльныхъ *коммисаріатъ-транспортныхъ* вѣдомства (Commissariat-Transport departments).

2) 3 отдѣльныхъ *медицинскихъ* вѣдомства.

3) 3 отдѣльныхъ департамента по *обмундированію армій* (Clothing Departmeuts).

4) 3 отдѣльныхъ департамента *военныхъ построекъ* и работъ [1]) (кромѣ фортификаціонныхъ).

Мѣстные главнокомандущіе арміями, назначеніе коихъ на должность дѣлалось *съ утвержденія мѣстныхъ правительствъ*, по прежнему находились *въ подчиненіи сихъ послѣднихъ* и только *черезъ таковыя* могли сноситься съ центральной высшей военной властью. Для уясненія такого положенія дѣлъ, приведу нѣсколько случаевъ военнаго дѣлопроизводства въ томъ видѣ, въ какомъ послѣднее существовало до 1888 года.

1) По вопросу объ измѣненіи образца погоновъ: инспекторъ Бомбейскаго обмундировальнаго департамента черезъ Бомбейскій военный секретаріатъ запрашиваетъ разрѣшенія Бомбейскаго правительства. Послѣднее, черезъ центральное военное министерство, испрашиваетъ разрѣшеніе центральнаго правительства. Было бы естественнѣе и проще, чтобы главный штабъ мѣстнаго главнокомандующаго снесся непосредственно съ центральнымъ главнымъ штабомъ главнокомандующаго англо-индійской арміей.

2) По справкѣ о времени прибытія офицера въ Индію: центральное правительство, черезъ военное министерство, запрашиваетъ мѣстное правительство, черезъ его военный секретаріатъ. По справкѣ у начальника главнаго штаба мѣстной арміи, тѣмъ же путемъ доносится центральному правительству. Слѣдовало бы: чтобы военное министерство запросило центральный главный

---

[1]) Military Work department.

штабъ; послѣдній долженъ былъ бы справиться у начальника мѣстнаго главнаго штаба. И такъ далѣе.

Проектъ лорда Дефферина. Таковая, крайне сложная и *невоенная* система военнаго управленія существовала до 1888 года. Затѣмъ, въ октябрѣ сего года, правительство лорда Дефферина представило на утвержденіе статсъ-секретаря по дѣламъ Индіи подробный *проектъ реформъ*, направленныхъ *къ полному уничтоженію*, въ дѣлахъ военнаго управленія и организаціи, такъ называемой *президентской системы*.

Въ главныхъ чертахъ проектъ этотъ заключался въ слѣдующемъ:

1) Во главѣ Бомбейской и Мадрасской арміи остаются по прежнему мѣстные главнокомандующіе, *изъятые изъ подчиненія мѣстнымъ правительствамъ* и подчиненные *непосредственно* главнокомандующему индійской арміей.

2) Военные секретаріаты Бомбея и Мадраса закрываются.

3) Бенгальская армія въ административномъ отношеніи раздѣляется на *армію индустанскую* и *армію пенджабскую*, каждая подъ начальствомъ особаго генерала.

4) При каждомъ изъ четырехъ командующихъ арміями создается *свой штабъ*. Работа, лежавшая прежде на мѣстныхъ военныхъ секретаріатахъ, распредѣляется между *командующими и ихъ штабами*, *главнокомандующимъ* всей индійской арміей, *его главнымъ штабомъ* и *центральнымъ военнымъ министерствомъ* (секретаріатомъ).

5) *Счетоводство*, *казначейство*, *интендантство*, *артиллерійская* и *обмундировальная* часть, *военныя постройки*, *ремонтъ* сосредоточиваются и объединяются *въ соотвѣтствующихъ центральныхъ* органахъ военнаго министерства, но въ составъ каждаго изъ 4-хъ армейскихъ штабовъ войдутъ соотвѣтствующіе органы *низшей инстанціи*, подчиняемыя соотвѣтствующимъ центральнымъ органамъ военнаго министерства. Такъ, главному интенданту военнаго министерства подчиняются интенданты армій.

6) Кругъ обязанностей и правъ, присвоиваемыхъ командующимъ и начальникамъ соотвѣтствующихъ отраслей управленій,

какъ въ центральномъ военномъ министерствѣ, такъ и въ главномъ и армейскихъ штабахъ—строго опредѣляется.

Самый проектъ выработанъ былъ въ высшей степени подробно, доказательно, точно и обстоятельно. Не смотря на то, онъ *не былъ* утвержденъ статсъ-секретаремъ по дѣламъ Индіи и привелъ только къ принятію нѣкоторыхъ *частныхъ* мѣропріятій, направленныхъ къ той же цѣли болѣе полнаго объединенія военной администраціи и ослабленія послѣдствій президентской системы.

Мѣстные военные секретаріаты *остались*, и мѣстныя арміи, хотя и были *всецѣло подчинены главнокомандующему* всей англо-индійской арміей, тѣмъ не менѣе *остались въ административной зависимости отъ мѣстныхъ правительствъ*. Объединены были въ рукахъ центральныхъ административныхъ органовъ департаменты: *коммисаріатъ-транспортный* (интендантскій), *обмундировальный* (Clothing Department) и *военныхъ работъ*, *но не медицинскій*. Всѣ эти мѣропріятія, проведенныя и объявленныя въ циркулярахъ по арміи въ концѣ 1889 и въ началѣ 1890 года, привели къ установленію той именно военной административной системѣ, каковая имѣетъ силу въ настоящее время и къ разсмотрѣнію которой и надлежитъ теперь перейти. Конечно, отказъ лорда Кросса принять проектъ лорда Дефферина во всемъ его объемѣ, представляетъ собою *крупную ошибку* [1]), ибо проэктъ этотъ, преслѣдуя уничтоженіе послѣднихъ слѣдовъ президентской системы въ примѣненіи ея къ военному управленію, значительно укрѣпилъ бы *единство командованія*, облегчилъ бы разрѣшеніе много различныхъ административныхъ вопросовъ и превратилъ бы *раздробленную вооруженную силу*, созданную для *политическихъ*, такъ сказать, *мѣстныхъ* нуждъ и цѣлей, въ настоящую, сплоченную *полевую армію*, вполнѣ пригодную для болѣе обширныхъ цѣлей *Имперской* обороны.

Организація высшаго военнаго управленія въ настоящее время (со времени 1889 года). Высшее военное управленіе въ томъ видѣ, въ которомъ оно существуетъ теперь, представляетъ собою *ком-*

---

[1]) Problems of Greater Britain, Sir Ch. Dilke, стр. 379.

промисъ старой системы съ проектомъ лорда Дефферина[1]). Верховное начальствованіе вооруженными силами принадлежитъ генералъ-губернатору, въ подчиненіи котораго состоятъ: военный министръ—членъ совѣта со своимъ исполнительнымъ органомъ—военнымъ министерствомъ и главнокомандующій англо-индійской арміей со своимъ исполнительнымъ органомъ—главнымъ штабомъ. Главнокомандующій въ іерархическомъ отношеніи стоитъ выше военнаго члена, но послѣдній отъ него не зависитъ. Сіе приводитъ насъ къ разсмотрѣнію въ отдѣльности помянутыхъ исполнительныхъ учрежденій.

Военное Министерство. Военное министерство состоитъ изъ 9-ти отдѣловъ:

1) Секретаріата.
2) Счетнаго департамента (Military Accounts Departement).
3) Артиллерійскаго (Orduance department).
4) Отдѣла военныхъ построекъ.
5) Интендантскаго-транспортнаго (Commissariat-Transport).
6) Медицинскаго (Indian Medical Service).
7) Отдѣла ремонтированія арміи (Army Remount Depratment).
8) Отдѣла коннозаводства (Horsebreeding department).
9) Отдѣла обмундированія арміи (Army Clothing Department).

Секретаріатъ находится въ непосредственномъ вѣдѣніи *военнаго секретаря* и представляетъ собою, какъ кажется, учрежденіе, соотвѣтствующее нашей канцеляріи военнаго министра. Кромѣ секретаря, въ составъ его входятъ: 2 секретаря—депутата и 3 помощника секретаря. Въ секретаріатѣ сосредоточиваются всѣ дѣла, идущія въ докладъ министру—члену совѣта и выше, такъ что учрежденіе это представляетъ собою тотъ путь, посредствомъ котораго высшая власть сообщаетъ свои распоряженія всѣмъ отдѣламъ военной администраціи. *Счетный департаментъ* военнаго министерства сосредоточиваетъ въ себѣ, въ полномъ объемѣ, части счетную, казначейскую и контроль. Во главѣ его находится *генеральъ-бухгалтеръ* (*Accountant general*) въ рукахъ котораго сосре-

---

[1]) Депеша статсъ-секретаря лорда Кросса индійскому правительству отъ 30 мая 1889 г., № 110.

доточиваются всѣ финансовые вопросы, касающіеся арміи; онъ же составляетъ, въ окончательномъ видѣ годичный военный бюджетъ и передъ военнымъ членомъ совѣта и высшимъ правительствомъ, является отвѣтственнымъ представителемъ и совѣтчикомъ по вопросамъ финансовымъ, отчетнымъ, контрольнымъ, всего военнаго вѣдомства. При генералъ-бухгалтерѣ въ составѣ его департамента состоятъ: 1 deputy accountant general и 1 помощникъ. Затѣмъ, въ прямомъ подчиненіи ему состоятъ, *въ составѣ штабовъ* (departmental staffs of the lieutenant generals commanding armies) бомбейской и мадраской арміи *контролеры* и небольшой штатъ второстепенныхъ военныхъ бухгалтеровъ. Для бенгальской арміи положено 2 контролера (wesvern and eastern Circles) и соотвѣтствующій штатъ второстепенныхъ чиновниковъ. Контролеры суть генералъ-бухгалтеры мѣстныхъ армій и подчинены, съ одной стороны армейскимъ штабамъ и командующимъ арміями, съ другой генералъ-бухгалтеру военнаго министерства. Контролеры бенгальской арміи подчиняются непосредственно послѣднему. Такимъ образомъ все финансовое, счетное, казначейское и контрольное дѣло съ одной стороны расчленяется и децентрализуется по отдѣльнымъ арміямъ, съ другой стороны сосредоточивается въ рукахъ центральнаго соотвѣтствующаго органа. Какъ то и быть должно.

Совершенно подобнымъ же образомъ организованъ и *артиллерійскій* отдѣлъ военнаго министерства: во главѣ его находится *Director general of Ordnance in India*, съ своимъ помощникомъ (Deputy D. G. O.), а въ подчиненіи ему состоятъ *артиллерійскіе генералъ-инспекторы* (Inspectors general of Ordnance), по 1-му въ составѣ штабовъ армій мадрасской и бомбейской и затѣмъ по 1-му въ западномъ и восточномъ округахъ бенгальской арміи. Раздѣленіе бенгальской арміи въ этомъ отношеніи, *на два округа* послѣдовало 27 февраля 1890 года, когда утвержденъ былъ проектъ лорда Лансдоуна, изложенный въ его рапортѣ отъ 17 декабря 1889 года. Артиллерійскія учрежденія бенгальской арміи раздѣлены были на *округа восточный* и *западный* совершенно близко къ раздѣленію на тѣ же округа бенгальской арміи въ отношеніи *отдѣловъ счетоводства* (Accounts department) и *ком-*

миссаріата (Commissariat department). Подъ вѣдѣніемъ 4-хъ генералъ-инспекторовъ (Bombay Army, Madras Army, Bengal Eastern Circle, Bengal Western Circle) положенъ штатъ младшихъ артиллерійскихъ чиновниковъ.

Совершенно на тѣхъ же основаніяхъ организовано *инженерное управленіе* или департаментъ военныхъ построекъ. Во главѣ управленія находится *Director general of military works*, а во главѣ инженерныхъ управленій армій бомбейской и мадрасской находятся *главные инженеры, Chief engineers*, коимъ подчиненъ цѣлый штатъ инженеровъ, *Exemtive engineers*. Съ другой стороны и для бенгальской арміи существуетъ особый штатъ инженеровъ, подчиненныхъ упомянутому выше главному директору военныхъ построекъ. Въ исполнительномъ отношеніи раіоны бомбейской и мадрасской армій (и бенгальской) раздѣляются на нѣсколько инженерныхъ дистанцій или дивизій.

Интендантское-транспортное управленіе организовано на основаніи тѣхъ же началъ (Army Circular, India, 21 September 1889 г.). Во главѣ его стоитъ *главный генералъ-коммиссаръ* со своимъ управленіемъ, а во главѣ армейскихъ интендантствъ Бомбея и Мадраса стоятъ *генералъ-коммиссары* со своими управленіями. Для бенгальской арміи положено 2 генералъ-коммиссара. На дѣлѣ, коммиссаріатъ-транспортные департаменты всѣхъ 3-хъ президентствъ (армій) слиты въ одно общее интендантское вѣдомство военнаго министерства, подчиненное главному генералъ-коммиссару, но тѣмъ не менѣе списки интендантскимъ офицерамъ по прежнему ведутся *по президентствамъ* и производство ихъ идетъ также не по общему, а по 3-мъ президентскимъ спискамъ. Кругъ дѣятельности главнаго и армейскихъ генералъ-коммиссаровъ вполнѣ соотвѣтствуетъ кругу дѣятельности нашихъ: главнаго и окружныхъ интендантовъ.

Медицинская часть англо-индійской арміи, не смотря на проектъ лорда Дефферина, такъ и осталась не объединенною. Врачи европейскихъ войскъ образуютъ *врачебный штабной корпусъ* (Medical staff british army), подчиненный *главному врачу европейскихъ войскъ въ Индіи* (и въ бенгальской арміи), а по остальнымъ двумъ президентствамъ—*главному врачу европейскихъ войскъ въ Бомбеѣ*

и таковому же *въ Мадрасѣ* (Principal medical officiers, H. M. Forces in India, Bombay & Madras). Управленіе Principal medical officier in India входитъ въ составъ не военнаго министерства, *но главнаго штаба.* Точно также управленія армейскихъ главныхъ врачей входятъ въ составъ мѣстныхъ главныхъ штабовъ. Затѣмъ врачи, состоящіе при туземныхъ войскахъ [1]) образуютъ корпусъ *Indian Medical Service*, совершенно не объединенный, но расчлененный по тремъ президентствамъ и подчиненный:

1) въ *бенгальской арміи главному врачу при правительствѣ Индіи* (Surgeon General with Government of India), управленіе котораго входитъ въ составъ военнаго министерства;

2) въ *бомбейской* и *мадрасской* арміяхъ *главнымъ врачамъ при соотвѣтствующихъ правительствахъ*, причемъ управленія ихъ входятъ въ составъ мѣстной *гражданской* администраціи.

Обмундировальный отдѣлъ, согласно Indian Army Circular отъ 20 сентября 1889 года, всецѣло перешелъ въ руки центральной администраціи, но при армейскихъ главныхъ штабахъ Бомбея и Мадраса имѣются особые *суперъ-интенданты обмундированія*, по правамъ и обязанностямъ приравненные къ армейскимъ генералъ-коммиссарамъ и подчиненные оба всецѣло главному генералъ-коммиссару военнаго министерства. Этимъ все дѣло обмундированія арміи фактически отдано въ руки главнаго и армейскихъ коммиссаріатовъ.

Департаменты *ремонта арміи* и *коннозаводства* (Horse-breeding) всецѣло сосредоточены въ отдѣлахъ военнаго министерства, но для завѣдыванія ремонтными депо назначаются внутрь страны особые суперъ-интенданты и агенты.

Главный штабъ. *Главный штабъ* главнокомандующаго состоитъ изъ:

1) Адъютантуры или личнаго штаба главнокомандующаго.

2) Управленія генералъ-адъютанта или начальника главнаго штаба.

---

[1]) Раздѣленіе медицинскаго персонала на Medical Staff и Indian Medical Service имѣетъ, кромѣ того, административный характеръ. Pioneer Mail, февраля 19-го, 1891 г., стр. 237 et seq.

3) Управленія генералъ-квартирмейстера.

4) Управленія главнаго врача войскъ въ Индіи.

5) Управленія главнаго военнаго судьи.

6) Управленія главнаго ветеринарнаго врача.

7) Управленія директора военно-учебной части.

Согласно проекту лорда Дефферина, предположено управленія №№ 2 и 3 въ совокупности называть главнымъ или генеральнымъ штабомъ арміи, а управленія №№ 4—7—департаментскимъ штабомъ (Departmental Staff).

Адъютантура или личный штабъ (Personal Staff) главнокомандующаго состоитъ изъ секретаря, 5-ти адъютантовъ, переводчика и врача.

Управленіе генералъ-адъютанта обнимаетъ собою слѣдующія должности:

a) *Генералъ-адъютанта* (Adjutant General in India).

b) *6 его помощниковъ* разныхъ наименованій

c) *Генералъ-инспектора артиллеріи* въ Индіи, котораго не надо смѣшивать съ Director-General of Ordnance in India, и *его 2-хъ помощниковъ.*

d) *Генералъ-инспектора кавалеріи* въ Индіи.

e) *Генералъ-инспектора стрѣлковой части* и его 8-ми помощниковъ.

Управленіе генералъ-квартирмейстера обнимаетъ собою:

a) *Генералъ-квартирмейстера* Индіи и его *8 помощниковъ.*

b) *Главнаго чиновника* (Chief Clark).

c) *Инспектора сигнализаціи* въ войскахъ.

d) *2-хъ крѣпостныхъ квартирмейстеровъ* Garrison Quartermaster). Въ этомъ управленіи сосредоточены отдѣлы *сбора свѣдѣній* (Intelligence Branch), мобилизаціонной и т. п.

Управленіе медицинское, какъ сказано, состоитъ въ вѣдѣніи Principal Medical Officier H. M's Forces in India, которому подчиненъ весь штабной врачебный корпусъ.

Управленіе *военно-судное* состоитъ въ вѣдѣніи главнаго военнаго судьи (Judge Advocate General in India), которому подчиняются военные судьи Мадраса и Бомбея (Deputy Judge Advocate

Generals) и весь военно-судный персоналъ всѣхъ трехъ армій (по округамъ).

Управленіе *ветеринарное* подчинено *главному ветеринарному врачу Индіи*, въ вѣдѣніи котораго состоятъ *инспектирующіе ветеринарные врачи* (Inspecting Veterinary Surgeons), управленія коихъ входятъ въ составъ мѣстныхъ армейскихъ штабовъ, а также весь ветеринарный персоналъ арміи.

Наконецъ, управленіе военно-учебное состоитъ въ вѣдѣніи *директора военно-учебной части въ Индіи.*

Штабы армій. Высшая военная администрація *бенгальской арміи* сосредоточена въ военномъ министерствѣ и въ главномъ штабѣ, ибо главнокомандующій англо-индійской арміей занимаетъ, ex officio, должность командующаго бенгальской арміей. Затѣмъ, командующіе бомбейской и мадрасской арміями въ настоящее время подчинены главнокомандующему и черезъ своихъ Adjutant Generals приводятъ въ исполненіе по своимъ арміямъ свои распоряженія и распоряженія главнокомандуюшаго.

Начальники управленій мѣстныхъ штабовъ сносятся непосредственно, по своимъ вѣдомствамъ, съ командующими арміями или Adjutant General, но также съ начальниками соотвѣтствующихъ управленій, входящихъ въ составъ главнаго штаба или военнаго министерства. Что касается до организаціи армейскихъ штабовъ бомбейской и мадрасской армій, то таковая вполнѣ одинакова съ организаціей главнаго штаба, а именно, въ составъ ихъ входятъ слѣдующіе отдѣлы:

1) *Адъютантура*—4 офицера.

2) *Управленіе генералъ-адъютанта*—8 офицеровъ.

3) *Управленіе генералъ-квартирмейстера*—3 офицера.

4) *Управленіе главнаго инженера*—1 офицеръ и цѣлый штатъ офицеровъ инженернаго вѣдомства, служащихъ внутри страны, на главнѣйшихъ военныхъ станціяхъ (military Stations).

5) *Управленіе военно-учебное*—4 офицера въ бомбейскомъ штабѣ 3 въ мадрасскомъ.

6) *Управленіе счетное*—подъ нач. 1-го контролера.

7) *Управленіе генералъ-инспектора артиллеріи* (Inspector General of Ordnance).

8) *Управленіе главнаго военнаго судьи.*

9) *Управленіе генералъ-коммиссара.*

10) *Управленіе инспектирующаго ветеринарнаго врача.*

Что касается медицинскаго вѣдомства въ каждой арміи, то таковое подчиняется главнымъ врачамъ при мѣстныхъ правительствахъ, управленія коихъ входятъ въ составъ *гражданской* провинціальной администраціи, подъ именемъ *гражданскаго медицинскаго департамента.* Какъ уже было замѣчено, управленія генералъ-адъютанта и генералъ-квартирмейстера составляютъ такъ называемый *General Staff*, прочія же управленія составляютъ *Departmental Staff*, причемъ списки офицерамъ послѣднихъ печатаются въ Indian Army List не при мѣстныхъ армейскихъ штабахъ, но *при органахъ центральнаго правительства*, что является результатомъ введенной, въ 1889 году, *централизаціи* тѣхъ отдѣловъ, о коихъ идетъ рѣчь. Медицинское вѣдомство въ этомъ отношеніи стоитъ совершенно особо и, какъ кажется, реформа 1889 года его не коснулась вовсе.

Роль мѣстныхъ военныхъ секретаріатовъ. При такой организаціи высшаго военнаго управленія (сущность котораго представлена графически, приблизительно, на приложенной къ сему діаграммѣ), казалось бы, что *мѣстнымъ военнымъ секретаріатамъ* правительствъ Бомбея и Мадраса нѣтъ ни мѣста, ни повода вмѣшиваться въ дѣла военной администраціи. Таковъ и былъ проектъ лорда Дефферина. На самомъ дѣлѣ это не такъ, ибо на совершенное закрытіе этихъ учрежденій, со стороны лорда Кросса согласія не послѣдовало. Лордъ Кроссъ не рѣшился въ то время представить на обсужденіе парламента столь радикальную реформу, *законодательнаго* при томъ *характера* и, вслѣдствіе сего, мѣстные или провинціальные военные секретаріаты и по нынѣ продолжаютъ путаться въ дѣлахъ чисто военнаго управленія. Точнѣе говоря, управленіе арміями по-прежнему въ значительной степени зависитъ *отъ мѣстныхъ провинціальныхъ правительствъ* (Local Governments), коихъ военные секретаріаты суть *исполнительныя* и *передаточныя* (командующимъ арміями, ихъ штабамъ и центральному правительству) *инстанціи.* При введеніи реформы 1889 г., выяснено было, что по нижеслѣдующимъ статьямъ дѣлопроиз-

водство *остается въ рукахъ мѣстныхъ правительствъ* и ихъ военныхъ секретаріатовъ (см. письмо военнаго секретаря правительства Индіи къ генералъ-адъютанту индійской арміи, отъ 10 августа 1889 г., № 2003, В.).

1) *Отпуски*; 2) *увольненія въ отставку*; 3) *назначеніе пенсій*; 4) *награды*; 5) *производство*; 6) *составленіе и изданіе* по симъ статьямъ *приказовъ*, печатаемыхъ въ мѣстной оффиціальной газетѣ; 7) *назначеніе офицеровъ въ составъ штабнаго корпуса* (Indian Staff Corps); 8) *по всѣмъ статьямъ, по которымъ дѣлопроизводство*, на основаніи актовъ, *предоставлено* было, до 1889 года, *распоряженію* мѣстныхъ *губернаторовъ*; 9) мѣстныя правительства *сохраняютъ право распоряжаться войсками* (Local Governments retain the disposition of troops) въ предѣлахъ президентствъ, но не внѣ ихъ, какъ напр. въ Белуджистанѣ и Бирмѣ; 10) по прежнему командующіе арміями обязаны *доносить* или *сноситься* (make reference) съ мѣстными правительствами по вопросамъ, касающимся:

а) *измѣненій въ военныхъ расходахъ и бюджетѣ*,

б) *перевода офицеровъ*,

в) *разчисленій въ туземныя войска*,

г) *переводъ въ составъ резерва арміи*,

д) *возбужденія судебныхъ преслѣдованій противъ гражданскихъ лицъ*,

е) *вопросовъ, обнимающихъ собою мѣстное медицинское вѣдомство*,

ж) *передвиженій войскъ или военно-служащихъ по желѣзнодорожнымъ и водянымъ сообщеніямъ*,

з) *секретныхъ аттестацій полковъ и офицеровъ*,

и) *по нѣкоторымъ инымъ вопросамъ финансоваго характера*.

Въ послѣднее время (приказомъ королевы, Royal Wariant, отъ 28 января 1891 года), *штабные корпуса* (Indian Staff Corps, Bengal, Bombay and Madras) трехъ армій *были слиты въ одинъ штабный корпусъ Индіи* (Indian Staff Corps), что несомнѣнно является реформой полезной, ибо отнынѣ англійскіе офицеры назначаться будутъ въ составъ штабнаго корпуса, *не по президентствамъ*, а *по общему*, для всей арміи, *списку*. Вмѣстѣ съ тѣмъ, переводъ англійскихъ офицеровъ изъ одного президентства въ другой, въ

зависимости отъ требованій службы, никакихъ затрудненій болѣе не представитъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ Indian Army Circular отъ 1 іюня 1891 объявлены *новыя правила* для поступленія англійскихъ офицеровъ въ составъ индійскаго штабнаго корпуса.

Таково, въ краткихъ чертахъ, устройство высшаго военнаго управленія въ Индіи. Какъ видно, въ настоящее время, огромная масса вопросовъ выходитъ къ высшему центральному правительству черезъ правительства мѣстныя, а не прямо, *по военной командѣ* какъ то было бы желательно. Напр. управленіе генералъ-адъютанта въ Бомбеѣ, по вопросу о дарованіи денежнаго пособія, справляется у мѣстнаго контролера и затѣмъ, *черезъ военный секретаріатъ* представляетъ *бомбейскому губернатору* съ совѣтомъ, направляющему переписку, *черезъ военное министерство*, генералъ-губернатору съ совѣтомъ. Между тѣмъ, съ военной точки зрѣнія, рапортъ генералъ-адъютанта, со справкой контролера, долженъ былъ бы быть направленъ *въ главный штабъ* главнокомандующаго, а затѣмъ, черезъ военное министерство, на благоусмотрѣніе высшей власти. Точно также, по нѣкоторымъ частнымъ или специальнымъ вопросамъ, контролеръ въ Бомбеѣ (или начальники иныхъ Departmental управленій) могъ бы снестись со своимъ начальникомъ соотвѣтствующаго центральнаго органа, *непосредственно*, а не черезъ бомбейское правительство. Проэктъ, выработанный правительствомъ лорда Дефферина въ 1888 году, представляетъ собою документъ чрезвычайно любопытный и крайне тщательно составленный. Направленный къ полному упорядоченію всего военнаго управленія въ странѣ, онъ вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ сказано, предполагалъ всѣ арміи изъять изъ подчиненія мѣстнымъ правительствамъ и превратить ихъ въ органъ *вполнѣ объединенный* въ рукахъ единаго главнокомандующаго. Предполагалось *всю совокупность* вооруженныхъ силъ, въ томъ числѣ и войскъ расположенныхъ въ Белуджистанѣ и Бирмѣ, раздѣлить на *4 большія группы* подъ названіемъ:

1) *Мадрасская армія*, обнимающая собою 8 военныхъ округовъ (Сикандерабадскій, Бирманскій, Бельгаумскій, Бангалорскій, Южный, Мадраскій, Мендалайскій и Мингіанскій). Штабъ въ Мадрасѣ и Утакамандѣ.

2) *Бомбейская армія*; 7 округовъ (Пунскій, Моускій, Бомбейскій, Синдскій, Дійскій, Нагпурскій и Аденскій). Штабъ—Пуна.

3) *Индустанская армія*: 8 округовъ (Аллагабадскій, Аудскій, Мирутскій, Ассамскій, Президентскій, Банделькундскій, Рохилькундскій, Нербадскій). Штабъ Мирутъ.

4) *Пенджабская армія*: 6 округовъ (Лагорскій, Раваль-Пиндскій, Кветскій, Сирхиндскій, Пешаверскій, округъ Пенджабскаго пограничнаго отряда). Штабъ Раваль-пинди. Всего *29 оруговъ*, т. е. столько же, сколько ихъ имѣется въ настоящее время. Какъ извѣстно, въ настоящее время, во главѣ округовъ (districts) находятся генералъ-маіоры или бригадиръ-генералы, при коихъ состоятъ *оружные штабы* (District general Staff). Составъ послѣднихъ слѣдующій:

1) Адъютантъ генерала, командующаго округомъ.

2) Assistant Adjudant-General, т. е. начальникъ окружнаго штаба.

3) 2 Deputy Assistant Adjutants General, т. е. помощники начальника окружнаго штаба.

4) Окружный военный судья только въ президентскихъ округахъ, ибо должность эта исполняется военными судьями, входящими въ составъ армейскихъ штабовъ.

5) Окружный коммиссаріатскій офицеръ.

6) Окружный врачъ.

7) Окружный инженеръ.

По разнымъ округамъ, составъ окружныхъ штабовъ, впрочемъ, измѣняется.

Что касается до *волонтерныхъ частей* такъ называемыхъ президентствъ, то, согласно Indian Army Clrcular отъ 15 мая 1891 г., они подчинены: *въ бенгальскомъ президентствѣ главнокомандующему* англо-индійской арміей, *въ Бомбеѣ и Мадрасѣ*—сотвѣтствующимъ *командующимъ арміями*. Волонтерныя части въ *Белуджистанѣ* подчинены непосредственно главнокомандующему, а таковыя же въ *Бирмѣ*, *Мисорѣ* и *Гургѣ*, а также такъ называемый *Southern Mahratta Railway Volunteer Rifle Corps* подчинены командующему мадрасской арміей. Волонтерныя части въ Берарѣ, Гай-

дерабадѣ и центральной провинціи подчинены соотвѣтствующимъ мѣстнымъ правительствамъ и правительству Индіи.

Такимъ образомъ усматривается, что реформа 1889 года съ одной стороны *тѣснѣе связала командующихъ арміями съ ихъ войсками и армейскими учрежденіями* (East India, System of the Army, стр. 8); съ другой—въ значительной степени *сосредоточила командованіе* всей арміей, также какъ *и административное управленіе* ею, *въ рукахъ одного лица*, командующаго всѣми англо-индійскими вооруженными силами. Тѣмъ не менѣе, *полнаго единоначалія* въ рукахъ центральной высшей власти, реформа 1888 года достигнуть не могла, также какъ не могла вполнѣ и навсегда уничтожить послѣдніе слѣды старой, такъ называемой президентской системы.

Желѣзнодорожныя концессіи въ Азіятской Турціи 1891 г.

П. В. Максимова.

Починъ по желѣзно-дорожному вопросу въ Азіятской Турціи принадлежитъ англичанамъ, но до конца шестидесятыхъ годовъ всѣ попытки ихъ въ этомъ дѣлѣ были неудачны, въ 1869-мъ же году впервые удалось имъ получить для постройки около 400 километровъ желѣзно-дорожнаго пути, а именно:

1) Линію Смирна—Айдинъ=191 килом.

2) „ Смирна—Касабя =174 „

Эти линіи и до сихъ поръ эксплоатируются одною и тою же англійскою компаніей, которой за это время удалось построить еще нѣсколько небольшихъ боковыхъ вѣтвей и продолжить *первую* линію до Чивриля, а *вторую*—до Алашегра.

Однако участіе англичанъ въ дѣлѣ постройки Малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ на этомъ оканчивается и первоначальный обширный проектъ захвата всего дѣла постройки совершенно затихъ. Объясняется это отвлеченіемъ вниманія капиталистовъ къ Суэцкому каналу и стремленіемъ англичанъ сдѣлаться единственными владѣтелями этого новаго пути въ Индію. Такъ было до

1872 года, когда въ Турціи сталъ разрабатываться вопросъ о постройкѣ значительной сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Малой Азіи. Съ этою цѣлью былъ приглашенъ знаменитый нѣмецкій инженеръ Прессель, которому и поручили изысканіе восьми линій, протяженіемъ до 500 километровъ. Линіи эти суть слѣдующія.

I. Исмидъ, Ада-Базаръ, Геве, Акъ-Хисаръ, Бозджукъ (Беладжикъ), Эски-Шегръ, Ангора, Кайсаріе, Малатія, Діарбекиръ, Моссулъ, Багдадъ, Басра. . = 2.300 килом.

II. Ада-Базаръ, Хандекъ, Боли. . . . . . . = 150 „

III. Ада-Базаръ, Eрегли . . . . = 120 „

IV. Муданія, Бруcса, Айнегель, Бозджукъ, (Беладжикъ), Ески-Шегръ . . . . = 200 „

V. Ески-Шегръ, Кютайя, Афіонъ-Карагисаръ, Конія, Адана . . . . = 350 „

VI. Судіа, Антакіе (Антіохія), Алеппо, Айнтабъ, Урфа, Діарбекиръ . . . . = 600 „

VII. Самсунъ, Амасія, Токатъ, Сивасъ. . . . = 400 „

VIII. Тиреболи Гюмюшъ-хане, Эрзерумъ, Алашкертъ. . . . . = 550 „

Всего . . . 4.670 килом.

На постройку этой сѣти, при нормальной западно-европейской колеѣ въ 1,44 метра, потребовалось-бы около миліарда франковъ, а при узкой—въ 1,10 метра—около 600.000.000 франковъ.

Турецкое правительство рѣшило строить эти дороги хозяйственнымъ способомъ. Прессель былъ назначенъ главнымъ директоромъ азіятскихъ дорогъ, а постройка должна была производиться особыми комиссіями при участіи офицеровъ генеральнаго штаба и гражданскихъ инженеровъ. Тщетно Прессель протестовалъ противъ такого способа постройки, предсказывая турецкому правительству огромные убытки, но вскорѣ сами факты подтвердили эти предсказанія: въ первый же годъ было истрачено болѣе 15 милліоновъ франковъ, а въ результатѣ оказалось лишь 50 километровъ готоваго пути за Исмидомъ [1]).

[1]) Работы эти выкуплены въ 1888 году компаніей нѣмецкаго еврея Каула за 6.000.000 франковъ.

Послѣ столь неудачной попытки проложенія желѣзно-дорожныхъ путей въ Азіятской Турціи, правительство султана долго оставалось равнодушнымъ къ предложеніямъ искателей концессій. Между тѣмъ, все болѣе и болѣе увеличивавшаяся бѣдность и общее раззореніе возбудили въ обществѣ мысль, что только постройка желѣзныхъ дорогъ можетъ улучшить экономическое положеніе страны. Мнѣніе это достигло дворца и, наконецъ, въ 1886 г., по приказанію самого султана, были возобновлены переговоры съ Прессселемъ, котораго снова пригласили въ Константинополь. Пресссель представилъ почти тотъ же проектъ желѣзно-дорожной сѣти, но на этотъ разъ, для гарантіи своего предпріятія, требовалъ 50% изъ прироста десятиннаго сбора тѣхъ санджаковъ, по которымъ пройдутъ дороги. Не ожидая окончательнаго утвержденія своего проекта, онъ вступилъ въ переговоры съ европейскими капиталистами, а между тѣмъ, соискателемъ концессій явился турецкій дивизіонный генералъ Неджидъ-паша.

Проекты послѣдняго, однако, не были одобрены, а Прессселю, хотя и удалось составить компанію, преимущественно англійскихъ капиталистовъ, но они долго не соглашались на условія прежнихъ финансовыхъ группъ и настаивали, чтобы правительство уступило компаніи полосу земли въ 5 километровъ по сторонамъ пути и не требовало бы обязательства сдѣлаться, по національности, турецкою компаніею.

Пока шли переговоры по этимъ новымъ условіямъ, турецкому правительству были сдѣланы еще три новыхъ предложенія, это: графомъ Витали, съ поручительствомъ „Comptoir d'escompte", г.г. Альти и Сельфедеръ, и одною американскою компаніею. Первое предложеніе было не принято по причинѣ неудобоисполнимости его, второе—отвергнуто вслѣдствіе ненадежности лицъ, его предлагавшихъ, что же касается третьяго предложенія, то, не смотря на грандіозность проекта и заманчивыя условія, онъ не удостоился даже быть разсмотрѣннымъ совѣтомъ министровъ, ибо замыслы этой компаніи закабалить себѣ Азіятскую Турцію были слишкомъ очевидны.

Такимъ образомъ, въ началѣ 1887 года, Пресссель оставался почти безъ конкуррентовъ и дѣло его стало принимать болѣе

благопріятный оборотъ, такъ какъ его финансовая группа согласилась все-таки на принятіе будущей компаніей турецкой національности. Къ несчастію для Пресселя, внезапная болѣзнь и преклонные годы не позволили ему продолжать вести дѣло съ прежнею энергіею. Благопріятная минута была упущена, а тѣмъ временемъ явились новые многочисленные и сильные конкурренты. Первымъ изъ нихъ былъ французскій капиталистъ Дононъ, предлагавшій постройку сѣти въ 3.000 километровъ. Предложеніе его, впрочемъ, не было принято, такъ какъ къ этому времени у турецкаго правительства установился новый взглядъ на желѣзнодорожныя концессіи, на основаніи котораго оно находило болѣе выгоднымъ для государства избѣгать крупныхъ концессій, а отдавать постройку желѣзныхъ дорогъ болѣе мелкими участками. Въ виду этого, новые соискатели концессій сосредоточиваютъ свои стремленія, главнымъ образомъ, на слѣдующихъ линіяхъ:

I. Измидъ—Ангора.

II. Самсунъ—Сивасъ.

III. Пандерма—Конія.

IV. Акка—Дамаскъ и Акка—Хайфа.

V. Судіа—Антакіе (Antioche)—Алеппо—Бираджикъ (на Ефратѣ).

VI. Триполи—Гомсъ—Гоматъ (Эпиѳанія)—Алеппо.

VII. Яффа—Іерусалимъ.

I. На *линію Измидъ—Ангора*, кромѣ Пресселя, Донона и г.г. Альти и Софельдера, явилось еще нѣсколько серьезныхъ соискателей, изъ числа которыхъ большинство отпало, уступивъ мѣсто Оттоманскому банку и „Deutsche Bank“'у, представителемъ котораго явился нѣмецкій еврей Каула. Между этими двумя послѣдними конкуррентами и возникла борьба, окончившаяся, благодаря вмѣшательству германскаго посольства, побѣдою послѣдняго. Выданнымъ Каулѣ, 24 сентября 1888 года, фирманомъ ему уступалось право постройки линіи отъ Измида до Ангоры съ преимуществомъ получить впослѣдствіи концессію на продолженіе этой линіи далѣе за Ангору. Правительство гарантировало 15.000 фр. валоваго дохода на каждый километръ, обезпечивая эту гарантію десятиннымъ сборомъ съ попутныхъ санджаковъ: Измидъ, Эртор-

гулъ, Ангора. Концессіонеръ получилъ, кромѣ того, право на постройку (но безъ правительственной гарантіи) еще двухъ вѣтвей: на Бруссу и Кютахіе.

Въ Константинополѣ долго держался слухъ, что нѣмецкое общество не будетъ въ состояніи выполнить принятыхъ на себя обязательствъ, но въ настоящее время положительно опредѣлилось, что слухъ этотъ былъ неоснователенъ и дѣло Ангорской дороги считается нынѣ дѣломъ солиднымъ. Правленіе этой дороги получило названіе „Правленія Анатолійскихъ желѣзныхъ дорогъ“.

Съ пріобрѣтеніемъ нѣмцами Румелійскихъ дорогъ, тотчасъ установилось сближеніе и общность интересовъ: бывшій директоръ Румелійскихъ дорогъ—Кюльманъ назначенъ съ увеличеннымъ содержаніемъ директоромъ Анатолійскихъ дорогъ, а на его мѣсто назначенъ бывшій помощникъ Кюльмана, нѣмецъ Гросхольцъ; инспекторомъ же Анатолійскихъ дорогъ назначенъ швейцарецъ, но прусскій подданный—Нидіенгъ, бывшій начальникъ движенія Румелійскихъ дорогъ.

II. *Линія Ангора—Дамаскъ и Хайфа* съ вѣтвями: а) *Баніасъ—Хасбейа*, б) *Баніасъ—Басра*, всего 320 километровъ, была уступлена турецкому подданному Еліасу въ сообществѣ съ нѣкіимъ англичаниномъ Пилингомъ, безъ правительственной гарантіи.

Такъ какъ выпускъ негарантированныхъ правительствомъ облигацій былъ и остается въ Турціи положительно невозможнымъ по какимъ бы плодороднымъ и доходнымъ мѣстностямъ ни проходили дороги, то несомнѣнно было, что концессія на эту дорогу была взята для перепродажи ея англичанамъ. Дѣйствительно, тотчасъ по полученіи концессіи, Пилингъ уѣхалъ въ Лондонъ и прошелъ было слухъ, что ему удалось сбыть свою концессію. Такимъ образомъ дѣло постройки Сирійскихъ желѣзныхъ дорогъ должно было перейти въ руки англичанъ, пріобрѣтая въ глазахъ турецкаго общества характеръ англійскаго политическаго предпріятія. Этимъ воспользовался тогдашній французскій посланникъ въ Константинополѣ графъ Монтебелло, который сдѣлалъ турецкому правительству представленіе, что оно отдаетъ Сирію въ руки англичанъ, между тѣмъ, какъ французскіе капиталисты не могутъ яко бы получить въ Турціи ни одной концессіи. Результатомъ

этого представленія было секретное ирадэ султана, коимъ повелѣвалось уступать впредь желѣзно-дорожныя концессіи иностраннымъ подданнымъ только второстепенныхъ державъ, за исключеніемъ американцевъ и нѣмцевъ, правительства которыхъ не преслѣдуютъ будто-бы въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ никакихъ политическихъ цѣлей.

Къ немалому удивленію всѣхъ, въ срокъ, назначенный для составленія общества постройки линіи Акра—Дамаскъ, Пилингъ оказался вполнѣ несостоятельнымъ и внесенный имъ залогъ былъ конфискованъ. Неудачу Пилинга объясняютъ тѣмъ, что онъ явился въ Лондонъ во время денежнаго кризиса и англійское правительство не могло оказать ему надлежащей поддержки.

Въ настоящее время линія Акра—Дамаскъ должна сдѣлаться предметомъ новыхъ соисканій.

III. *Линія Судіа—Антакіе* (*Antioche*)—*Алеппо—Бireджикъ* входила въ сѣть дорогъ, на постройку которыхъ испрашивалъ концессію Дононъ. Кромѣ того, соискателемъ на эту линію явился австріецъ Кохъ. Дѣло послѣдняго стояло довольно хорошо, но внезапная смерть прекратила возможность осуществить его предпріятіе, къ которому, кстати сказать, онъ старался привлечь и русскихъ капиталистовъ. Въ настоящее время конкуррентами по соисканію концессіи на эту линію являются: сирійскій капиталистъ Сола и англичанинъ Станифордъ, которому, какъ увѣряютъ, великій визирь предназначаетъ помянутую концессію.

IV. Линію *Пандерма—Баликсеры—Афьюнъ—Карагисаръ—Конія*, съ вѣтвями на Бруссу и на Кутаійю получилъ, въ нынѣшнемъ году, директоръ международнаго общества спальныхъ вагоновъ, бельгіецъ Назельмакеръ.

Условія концессіи на эту дорогу не особенно выгодны для Назельмакера: онъ получилъ правительственную гарантію въ 13.000 франковъ на километръ, всего на участкѣ отъ Пандермы до Карагисара, такъ что если разложить эту гарантію на протяженіе всей линіи, то цифра ея уменьшится до 8.000 франковъ на километръ. Между тѣмъ приходится вести эту линію среди двухъ параллельныхъ линій: Измидъ-Ангора, общество которой имѣетъ право строить (и непремѣнно построитъ) вѣтвь на Бруссу

и на Кютаййе, и линіей Смирнскихъ желѣзныхъ дорогъ, что, конечно, уменьшитъ доходность Назельмакерской линіи. Полагаютъ, что Назельмакеръ имѣетъ въ виду перепродать негарантированный правительствомъ участокъ компаніямъ смирнскихъ капиталистовъ, но если бы это ему не удалось, то не смотря даже на поддержку Оттоманскаго банка, положеніе дѣлъ компаніи Назельмакера нельзя считать хорошимъ, тѣмъ болѣе, что финансовая группа еще не окончательно составлена.

Назельмакеръ, кромѣ линіи, полученной для постройки, выкупилъ еще построенную въ 1888 году, но до сихъ поръ не эксплоатированную, линію отъ Муданійскаго залива до Бруссы.

V. *Линію Самсунъ—Сивасъ* получилъ весною нынѣшняго года представитель бельгійскаго общества Кокериль-Мàкаръ. Кромѣ него, соискателями на эту линію, которая, какъ полагаютъ, должна сдѣлаться одною изъ самыхъ доходныхъ, являлись: мѣстные греческіе банки въ лицѣ г. Іени-дуньи, французы Дононъ и Котаръ; дѣйствовавшій отъ имени французскаго строителя Дюперши, австріецъ Кохъ, а послѣ его смерти—общество „Batignoles", которое разсчитывало на участіе въ этомъ дѣлѣ русскихъ банковъ и капиталистовъ; Каула (концессіонеръ линіи Измидъ—Ангора и Румелійскихъ дорогъ), представитель „Deutsche Bank"'а; цѣлый рядъ англійскихъ претендентовъ: Дефизъ, съ поддержкою Беринга; Меймонъ, комиссіонеръ нѣкоторыхъ парижскихъ и лондонскихъ домовъ. Станифордъ и, наконецъ, Оттоманскій банкъ. Упомянемъ кстати, что и Неджидъ-паша опять являлся съ своимъ проектомъ, предлагая соединить линію Самсунъ—Сивасъ съ столицею черезъ Кастамунью, Зафаракболи, Боли-дюздье (Боли) и Ада-базаръ и продолжить линію отъ Сиваса черезъ Эрзингянъ на Діарбекиръ, а отсюда вести ее на Биреджикъ, Алеппо и Судіе на Средиземномъ морѣ.

Въ прошломъ году, изъ всѣхъ претендентовъ на линію Самсунъ-Сивасъ, болѣе другихъ имѣлъ шансовъ Котаръ, которому удалось, хотя, какъ кажется, по недоразумѣнію, получить ирадэ, коимъ повелѣвалось разсмотрѣть его дѣло въ министерствѣ публичныхъ работъ и представить затѣмъ въ совѣтъ министровъ. Говорятъ, что Котаръ имѣлъ такой успѣхъ потому, что во дворцѣ

перепутали его фамилію съ фамиліей Мàкара, представителемъ фирмы Кокериль, котораго рекомендовалъ султану бельгійскій король. Мàкаръ, заручившись обѣщаніемъ султана, отлучился изъ Константинополя, а въ это время произошла упомянутая нами путаница, не смотря на то, что предложенія Котара и Мàкара существенно разнились между собою, какъ въ отношеніи способа правительственной гарантіи, направленія и протяженія линій, такъ и въ отношеніи ширины колеи: первый предлагалъ узкую колею, Мàкаръ—нормальную.

Вопросъ о колеѣ давно уже былъ возбужденъ въ министерствѣ публичныхъ работъ: сперва онъ былъ рѣшенъ въ пользу узкой колеи; затѣмъ военная коммисія сдѣлала измѣненіе въ томъ смыслѣ, что всѣ стратегическія линіи и дороги, соединяющія штабы корпусовъ, должны строиться съ нормальной колеей, прочія же линіи—съ узкою, что, конечно, не имѣло никакого солиднаго основанія. Когда же зашелъ вопросъ о колеѣ для линіи Самсунъ—Сивасъ, то послѣдовало рѣшеніе строить впредь всѣ линіи, по возможности, съ нормальною колеею.

Что касается гарантіи, то было признано болѣе полезнымъ для государства давать гарантію изъ существующаго нынѣ десятиннаго сбора, какъ то предлагалъ Мàкаръ, чѣмъ дѣлать разсчетъ изъ будущаго прироста на таковой сборъ..

По возвращеніи въ Константинополь, Мàкаръ привезъ отъ бельгійскаго короля письмо султану и дѣло его быстро пошло впередъ. Тѣмъ временемъ Котаръ, вслѣдствіе цѣлаго ряда ошибокъ и обнаружившагося у французскаго строителя Дюперши отсутствія капиталовъ, несмотря на энергичную помощь Оттоманскаго банка, въ лицѣ его директора Винцента, потерялъ надежду на успѣхъ. Напрасно Винцентъ письменно заявлялъ, что банкъ беретъ концессію вмѣстѣ съ Котаромъ, напрасно онъ увѣрялъ, что уже условился съ англійскими инженерами-строителями и пригласилъ служащихъ, считая концессію какъ-бы уже полученною, однако Порта не сочла возможнымъ допустить англичанъ строить Черноморскую линію, идущую въ самое сердце Анатоліи, и Оттоманскій банкъ былъ устраненъ отъ этой концессіи. Послѣ этого дѣло Кокериля окончательно поправилось и, не смотря на

протесты Неджида-паши и Котара, за котораго вступилось теперь французское посольство, не смотря на предложенiе строить дороги въ Турцiи на самыхъ выгодныхъ для государства условiяхъ, поддержанныхъ солидными капиталистами и лицами, имѣющими влiянiе, 19-го мая нынѣшняго года вышелъ султанскiй ирадэ, коимъ утверждалось предложенiе Кокериля, къ общему изумленiю его противниковъ.

Необходимо замѣтить, что первоначальный проектъ Кокериля былъ значительно измѣненъ: теперь онъ предоставлялъ правительству выбрать начальнымъ пунктомъ для линiи Синопъ или Самсунъ и, кромѣ того, соглашался продолжить линiю отъ Сиваса на Юмурталыкъ.

Приведемъ сущность концессiи Кокервиля, утвержденной султанскимъ ирадэ: направленiе линiи идетъ отъ Самсуна черезъ Сивасъ до Кайсарiе (Césarée), съ вѣтвями отъ Гельтика на Кастамонью, отъ Амасiи на Юзгадъ и отъ Турхала на Токатъ—1.121 километръ. Кокериль долженъ сдѣлать изысканiя и строить затѣмъ, по соглашенiю съ правительствомъ относительно гарантiи, линiю отъ Кайсарiе на Нигде, Адану и Юмурталыкъ (?)—450 километровъ.

Правительство можетъ, во всякое время, требовать отъ общества, на условiяхъ, установленныхъ для линiи Самсунъ—Кайсарiе, постройки линiи отъ Синопа до Бафры (на линiи Самсунъ—Сивасъ)=100 километровъ и линiи отъ Юзгада или Кайсарiе на Ангору—190 километровъ.

Правительство гарантируетъ Кокерилю 13.700 франковъ на километръ валоваго сбора. Гарантiя обезпечена десятиннымъ сборомъ съ санджаковъ, черезъ которые пройдетъ дорога, а тѣ изъ санджаковъ, сборъ съ которыхъ назначенъ въ наше военное вознагражденiе, будутъ замѣнены другими, при окончательномъ подписанiи концессiи и вообще предполагаютъ, что общество Кокериля и само турецкое правительство должны по этому вопросу войти съ нами въ соглашенiе. Такимъ образомъ, общество Кокериль, предполагавшее первоначально получить скромную концессiю на 600 километровъ, сдѣлалось обладателемъ линiи въ 1.900 километровъ. Линiя эта идетъ отъ Чернаго моря и пересѣкаетъ

всю Малую Азію съ сѣвера на югъ и, слѣдовательно, она пересѣчетъ со временемъ также всѣ дороги, которыя пойдутъ съ запада на востокъ.

Въ случаѣ, если Кокериль быстро поведетъ постройку своей линіи, доведетъ ее до Сиваса и соединитъ съ Ангорой (какъ это предусматриваетъ концессія), прежде чѣмъ Каула рѣшится строить продолженіе линіи Измидъ—Ангора, то такъ какъ отъ Діарбекира до Ангоры вдвое дальше, чѣмъ до Сиваса, правительство, надо думать, предпочтетъ соединить Сивасъ съ Діарбекиромъ, чѣмъ избѣгнетъ необходимости проложенія на очень узкомъ пространствѣ двухъ параллельныхъ путей. Если это состоится, то линія Кокериля на нѣкоторомъ протяженіи сдѣлается участкомъ главнаго Индо-Европейскаго транзитнаго пути, о которомъ такъ много говорятъ за послѣднее время и на который имѣютъ виды англичане. Можетъ также легко случиться, что самъ Кокериль получитъ концессію на продолженіе линіи отъ Сиваса до Діарбекира и далѣе на Багдадъ.

Отмѣтимъ то, что линія почти въ 2.000 километровъ находится въ настоящее время въ рукахъ общества, безусловно къ Россіи расположеннаго, имѣющаго у насъ громадныя дѣла и интересы и находящагося въ прямыхъ сношеніяхъ съ нашими банкирами и капиталистами. Это обстоятельство, можетъ быть, привлечетъ въ столь важномъ для насъ Мало-азіятскомъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ наши финансовыя силы и дастъ возможность занять въ этомъ дѣлѣ подобающее намъ положеніе, которое мы до сихъ поръ совершенно игнорировали.

Остается упомянуть о концессіи на линіи:

VI. *Алеппо—Гаматъ—Гомъ—Триполи* (Тарабулусъ), которую испрашиваетъ мѣстное общество сирійскихъ капиталистовъ съ братьями Бустрасъ и др. во главѣ. Съ обществомъ этимъ конкуррируетъ французъ Дюперши, получившій уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ концессію на шоссе изъ Бейрута въ Аленъ.

Линію эту оба концессіонера полагаютъ строить узкоколейную, но такъ какъ, въ силу послѣдняго своего рѣшенія, правительство требуетъ, чтобы всѣ линіи были съ широкою колеею, то оба сои-

скателя обходятъ точное опредѣленіе колеи и называютъ испрашиваемую линію „паровымъ трамваемъ".

Больше шансовъ на полученіе концессіи имѣетъ Дюперши.

VII. *Яффа—Іерусалимъ* была отдана еврею Авону, перепродавшему ее французу Колласу—концессіонеру турецкихъ маяковъ и другимъ. Линія эта въ 60 километровъ будетъ существовать, конечно, только пассажирскимъ движеніемъ. Она будетъ окончена къ будущему году.

Наконецъ, еще: VIII—*линія Мерсинъ—Адана*, построенная въ 1888 году также англійской компаніей, въ которую вошли нѣкоторые англійскіе капиталисты.

Линія эта настолько коротка, что караваны, идущіе изъ внутреннихъ городовъ, доходятъ до моря, не перегружаясь, считая перегрузку для 80 километровъ невыгодною для себя.

Этимъ мы заканчиваемъ нашъ краткій обзоръ желѣзно-дорожныхъ линій въ Азіятской Турціи, изъ котораго видимъ, что въ настоящее время въ этой странѣ имѣются:

А. Готовыя и эксплоатируемыя дороги:

1) Линія Хайдаръ-паша—Исмидъ—Беляджикъ — 240 километровъ.

2) Линія Смирна—Айдинъ; Смирна—Касаба съ вѣтвями; около 500 километровъ.

3) Линія Мерсина—Адана—80 километровъ.

Всего 820 километровъ, изъ числа коихъ на долю нѣмецкихъ капиталистовъ приходится 240 километровъ, на долю же англійскихъ—580 километровъ.

Б. Линіи строющіяся:

1) Беляджикъ—Ангора—около 300 километровъ; капиталы—нѣмецкіе.

2) Яффа—Іерусалимъ—60 километр.; капиталы—французскіе.

Всего строющихся путей—360 километровъ.

В. Линіи, на которыя выданы концессіи:

1) Пендерма—Конія съ вѣтвями—около 500 километровъ; концессіонеръ — бельгіецъ Назельмакеръ, но большая часть этого предпріятія должна перейти въ англійскія руки.

2) Самсунъ—Сивасъ—Кайсаріе, Биреджикъ; Адана, Юмурталыкъ—около 1.900 киллометровъ. Концессіонеръ—бельгійское общество Кокериль; капиталы—смѣшанные. Можетъ быть примутъ участіе и нѣкоторые русскіе банки и капиталисты.

Всего линій, сданныхъ на постройку—2.400 километровъ.

Г. Линіи, на которыя концессіи испрашиваются:

1) Ада-базаръ—Боли—Зафранболи—Кастамонья—Самсунъ—около 500 километровъ. Испрашиваетъ эту линію Неджидъ-паша и англичанинъ Станифордъ.

2) Линія отъ Скутари до Ерекли (Геракли) на Черномъ морѣ. Испрашиваетъ концессію скутарійскій мутесарифъ Бахри-паша.

3) Судіа—Антахіе—Алеппо—Айнтабъ—Биреджикъ — около 400 километровъ. Испрашиваютъ концессію французское общество „Batignoles“, еврей Аввонъ, сиріецъ Сола и англичанинъ Станифордъ, которому, по всей вѣроятности, и будетъ дана эта концессія.

4) Акра—Дамаскъ съ вѣтвями—320 километровъ (неудавшаяся концессія Пиллинга); на нее нѣтъ еще положительныхъ претендентовъ, но будутъ хлопотать о полученіи этой концессіи, какъ говорятъ: англичанинъ Станифордъ и еврей Аввонъ.

5) Линія Триполи—Гомсъ—Гаматъ—Алеппо—400 километровъ. Претенденты—Бустросъ и другіе.

Всего дорогъ, на которыя испрашиваются концессіи—1.700 километровъ.

Мы видѣли въ началѣ этой записки, что англичане, захвативъ Суэцкій каналъ, могли на нѣкоторое время оставить заботы о желѣзно-дорожныхъ путяхъ въ Индію. Наше поступательное движеніе въ Средней Азіи измѣнило для нихъ положеніе дѣлъ и за послѣдніе годы они снова выступили соискателями на всѣ почти желѣзно-дорожныя линіи въ Азіятской Турціи.

Англичанинъ Ватерфильдъ, года два тому назадъ, предлагалъ турецкому правительству строить всѣ желѣзныя дороги Азіятской Турціи безъ гарантіи. Предложеніе это было отклонено: оно было слишкомъ откровенно. Виды англичанъ на линіи Измидъ—Ангора

и въ особенности на линіи Самсунъ—Сивасъ—Юмурталыкъ—рушились, но отсюда не слѣдуетъ, однако, что происки англичанъ по желѣзно-дорожному дѣлу въ Турціи окончательно парализованы. Напротивъ, болѣе чѣмъ когда либо, англичане преслѣдуютъ свои интересы въ этомъ дѣлѣ и вожделѣнія ихъ имѣютъ, какъ кажется, двѣ цѣли: 1) они стараются захватить возможно большую долю вліянія въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ Азіятской Турціи; 2) для нихъ было бы весьма важно получить въ свои руки дорогу, которая вошла бы въ общую линію индо-европейскаго транзита, какъ, напримѣръ, продолженіе отъ Ангоры на Діарбекиръ, Багдадъ; въ случаѣ же, если бы постройка этого продолженія не осуществилась, то получить концессію на соединеніе Сиваса съ Діарбекиромъ.

Но общая транзитная линія можетъ имѣть для англичанъ только второстепенное значеніе, какъ средство контроля транзитнаго движенія и, быть можетъ, установленія на извѣстномъ протяженіи этой линіи тарифовъ, благопріятныхъ для англійскихъ товаровъ; значительная же часть этихъ товаровъ, какъ-то: металлическія произведенія, машины и проч., не выдержитъ дороговизны сухопутнаго привоза. Что же касается политической и особенно стратегической стороны этой линіи, то для англичанъ она представляетъ весьма мало выгодъ, такъ какъ трудно предположить политическую комбинацію, въ силу которой ей было бы возможно посылать свои войска и военные припасы черезъ всю Европу въ Индію; да и для отправленія ихъ даже изъ Константинополя представляется не мало всякаго рода затрудненій. Слѣдовательно, для Англіи необходимо захватить линію болѣе южную и, по возможности, прямую, идущую отъ Средиземнаго моря къ персидской границѣ. Линія эта должна бы остаться въ полномъ владѣніи англичанъ, какъ для торговыхъ, такъ и для военныхъ предпріятій. Таковыя условія можетъ представить линія отъ Сюведіэ, противъ острова Кипра на Мосулъ и Багдадъ. Англичане могутъ вести эту линію и еще южнѣе: изъ Акры или Бейрута или даже прямо черезъ Сирійскую пустыню на Басору. Все это только вопросъ денегъ и если англичане сознаютъ пользу этой линіи, то за деньгами дѣло, конечно, не станетъ, лишь бы только удалось англи-

чанамъ получить эту линію. Весьма естественно, что чѣмъ южнѣе пройдетъ эта линія, тѣмъ она будетъ въ большемъ безконтрольномъ владѣніи англичанъ, и врядъ-ли турецкое правительство, разъ эта линія будетъ построена, въ состояніи будетъ когда-нибудь воспротивиться движенію по ней англійскихъ войскъ.

Вообще вопросъ этотъ представляетъ для насъ первостепенный интересъ, а потому является необходимымъ особенно зорко слѣдить намъ за будущими дѣйствіями англійскихъ искателей желѣзнодорожныхъ концессій въ Азіятской Турціи.

Что же касается до нашаго участія въ этомъ дѣлѣ, то, благодаря концессіи Кокериля, мы имѣемъ въ настоящее время возможность вступить въ дѣло постройки Малоазіятскихъ желѣзныхъ дорогъ и тѣмъ въ значительной степени парализовать стремленія англичанъ и другихъ нашихъ недоброжелателей захватить въ свои руки всю Малую Азію.

Персидская армія, со словъ компетентнаго русскаго офицера 1891 г.

Современное состояніе персидской арміи, по мнѣнію лица близко знакомаго съ ея порядками, весьма печально и даже можно безъ преувеличенія сказать, что арміи въ настоящемъ смыслѣ слова,—нѣтъ. Свѣдѣнія, публикуемыя главнымъ штабомъ, совершенно согласны съ офиціальными данными персидскаго военнаго министерства, которое признаетъ ихъ за существующую яко-бы организацію, на дѣлѣ-же ни по дислокаціи войскъ, ни даже по нумераціи, дѣйствительность не совпадаетъ съ закономъ и теоріей. На дѣлѣ, такъ называемыя, „персидскія вооруженныя силы“ приходятъ съ каждымъ годомъ все въ большій и большій упадокъ и существуютъ только на бумагѣ, а въ дѣйствительности имѣется толпа бродягъ, одѣтыхъ въ однообразныя лохмотья, не имѣющихъ и отдаленнѣйшаго понятія о дисциплинѣ не только внутренней, но и внѣшней. Ученій никакихъ нѣтъ; пѣхотный

лагерь въ прошломъ году еще былъ—въ этомъ уже не было; въ прошломъ году пѣхота и артиллерія занимались практической стрѣльбой, въ этомъ—нѣтъ. Въ столицѣ, гдѣ, по общему признанію, находятся *лучшія* войска,—все обученіе ихъ заключается въ томъ, что люди ходятъ кругомъ подъ барабанный бой или музыку, *но не въ ногу*; затѣмъ—церемоніальный маршъ подъ музыку и *тоже не въ ногу—вотъ и все!*

Оружіе самое разнообразное, и чѣмъ хуже устарѣлѣе, система, тѣмъ оно для противника опаснѣе, ибо только для этихъ, заряжающихся съ дула, винтовокъ найдется въ Персіи небольшой запасъ патроновъ. Для новѣйшихъ системъ, можно съ увѣренностью сказать, не найдется и по 20 патроновъ на ружье, возобновить же запасъ изъ Европы можно не ранѣе полугода послѣ его заказа, а въ собственной странѣ, какъ показалъ опытъ съ казачьими берданками, для той же цѣли потребуется около двухъ лѣтъ.

Въ артиллеріи орудія различныхъ системъ и конструкцій и, рядомъ съ настоящими орудіями Ухаціуса, есть копіи, сдѣланныя въ Персіи изъ простой бронзы. Снарядовъ на всю артиллерію врядъ-ли хватило-бы на одно сраженіе, а сдѣлать ихъ въ Персіи нельзя ранѣе многихъ лѣтъ. Лошадей для артиллеріи—тоже нѣтъ.

Сколько нибудь похожею на европейское войско является въ настоящее время, сформированная русскими инструкторами, *казачья бригада*, но и она находится въ довольно плохомъ состояніи какъ вслѣдствіе недостаточныхъ денежныхъ отпусковъ, такъ и по причинѣ дурного расквартированія, неимѣнія конюшенъ, неудовлетворительнаго конскаго и личнаго состава нижнихъ чиновъ и офицеровъ, равно какъ и полнѣйшаго равнодушія высшихъ начальствующихъ лицъ. Бригада эта состоитъ изъ 13 сотенъ, но такъ какъ опредѣленнаго штата нѣтъ, то въ настоящее время списочное состояніе людей и лошадей вдвое больше первоначальнаго; однако—несмотря на это, расходъ людей на работы, въ караулы, больными и спѣшенными (вслѣдствіе палыхъ и больныхъ лошадей) настолько великъ, что производить ученій нѣтъ

возможности. Всѣ эти причины дѣлаютъ то, что многіе отдѣлы обученія остаются не пройденными и только одинъ церемоніальный маршъ, который персы очень любятъ,—очень хорошъ.

Единственная сила въ Персіи—масса иррегулярной кавалеріи, но на нее правительство особенно разсчитывать не можетъ, ибо нельзя быть увѣреннымъ въ преданности этихъ полу-дикихъ племенъ.

Во всей Персіи нѣтъ учрежденія, гдѣ-бы сосредоточивались свѣдѣнія о числѣ войскъ, ихъ организаціи, дислокаціи и т. п.; нѣтъ даже какихъ-либо военныхъ законоположеній, а есть только одна рутина, которая измѣняется по личному капризу и произволу начальствующихъ лицъ.

Таково, въ общихъ чертахъ, современное состояніе „вооруженныхъ силъ Персіи“.

Извлеченіе изъ сочиненія г. Барклея. Путешествіе по Малой Азіи и Арменіи.

(*„A Ride through Asia Minor and Armenia“*, *Henry Barkley, London, 1891*).

Эрзингянъ.—Бездѣйствующая армія.—Заграничныя новости.—Гарнизонный городъ.—Военныя картинки.

Отъ Кемура мы слѣдовали по дорогѣ, идущей по близости и паралельно рѣкѣ, по которой мы шли съ полдня; переночевавъ въ греческомъ селеніи, на слѣдующій день продолжали свой путь и въ полдень 18 числа вышли изъ ущелья и очутились въ долинѣ, имѣющей отъ 10 до 12 кв. миль и среди которой расположенъ Эрзингянъ. Эта долина и та, которую мы видѣли близь Харпута, суть единственныя долины, которыя намъ пришлось встрѣтить на всемъ протяженіи пройденнаго нами пути отъ Діарбекира до Трапезунда, но при этомъ послѣдняя равнина далеко не похожа на плодотворную, хорошо обработанную Хар-

путскую долину и скорѣе напоминаетъ собою обширную морэну. Со всѣхъ сторонъ горные потоки, стекающіе въ нее при таяніи снѣговъ, увлекаютъ за собою огромные груды скалистыхъ обломковъ и валуновъ, которыми загромождена равнина и которые дѣлаютъ ее совершенно безплодною. Немного труда и умѣло веденныхъ инженерныхъ работъ надо было бы, остановить чтобы изліяніе горныхъ потоковъ, направляя ихъ теченіе въ должныхъ предѣлахъ, и изъ долины образовался бы обширный садъ, съ плодороднѣйшей почвой, въ то же время обильно орошаемый тѣми же горными потоками, которые нынѣ составляютъ его разрушеніе.

Эрзингянъ ничто иное, какъ большая военная стоянка, расположенная въ равнинѣ и представляющая лѣтомъ слоистыя залежи пыли, а зимой—грязное болото; улицы, за ничтожными исключеніями, не мощеныя. Въ самомъ городѣ и по его окружности разбросаны выбѣленные бараки и вся окрестная мѣстность и городъ кишатъ солдатами-оборванцами, а каждая кофейня переполнена офицерами: генералами, полковниками, капитанами, прапорщиками, тѣснящимися на высокихъ деревянныхъ скамейкахъ и проводящими цѣлые дни въ кофе-питіи и куреніи. Вся эта масса людей занята покореніемъ курдовъ; горныя высоты виднѣются въ двухъ миляхъ разстоянія по ту сторону рѣки отдѣляющей ихъ отъ равнины.

Цѣлый день и часть ночи слышатся трубные звуки, и такъ какъ эти звуки единственное явленіе, проявляющее военный духъ мѣстныхъ воиновъ, мы принуждены были заключить, что турецкіе генералы ожидали паденія Курдистанскихъ высотъ, какъ нѣкогда, при трубныхъ звукахъ, пали Іерихонскія стѣны. Замѣтьте при этомъ, что я вовсе не осуждаю бездѣйствія турецкихъ солдатъ и не имѣю поводовъ къ тому, ибо, оставаясь вѣрными своему знамени и присягѣ, турецкія войска не исполняютъ лишь того, чего никакія другія войска въ мірѣ не исполнили бы при тождественныхъ условіяхъ. Не оплоченные, полу-одѣтые, плохо кормленные, могли-ли они ожидать чего-либо отъ безполезнаго преслѣдованія кочующихъ курдовъ по горамъ, не имѣя

ни проводниковъ, ни транспортнаго обоза, ни вьючныхъ животныхъ, ни селеній для продовольствія отрядовъ?... Десять дней, проведенныхъ войсками въ горахъ, привели бы ихъ въ безпомощное состояніе отъ голода, холода и всевозможныхъ лишеній; между тѣмъ, оставаясь на посту неподвижными, они въ точности исполняютъ приказанія своего правительства, постоянно заявляющаго, что въ Эрзингянѣ имъ сосредоточено такое-то количество войска для усмиренія возставшихъ курдовъ.

Городъ настолько былъ переполненъ солдатами, что мы съ величайшимъ трудомъ нашли себѣ убѣжище, при содѣйствіи одного офицера, капитана, любезно предложившаго намъ свои услуги и указавшаго намъ на конурку въ кофейнѣ, иначе намъ пришлось бы ночевать на улицѣ, въ стужу и подъ проливнымъ дождемъ. Помимо оказанной услуги, нашъ пріятель подѣлился съ нами новостями дня, сообщивъ, что всѣ политическія препятствія и заботы для Турціи устранены, такъ какъ Англія объявила Россіи войну, что англійскій флотъ уже въ Босфорѣ и 30 тысячъ англійскихъ войскъ заняли Галлиполи ... Однако, къ чести нашей, мы не вполнѣ довѣрились сообщеннымъ извѣстіямъ, хотя во всемъ городѣ мы были единственными личностями, относившимися къ нимъ скептически.

Какъ только мы успѣли стряхнуть съ себя дорожную пыль, то послали къ командующему войсками нашъ фирманъ, съ нижайшими селямами и просьбою дать въ наше распоряженіе одного заптіэ и доставить возможность ознакомиться съ политическими извѣстіями, присылкою какихъ либо европейскихъ газетъ или журналовъ. Вскорѣ намъ было отвѣчено съ должною любезностью, что заптіэ будетъ предоставленъ въ наше распоряженіе, но что газетъ никакихъ не имѣется и врядъ-ли во всемъ городѣ онѣ найдутся.

Въ любомъ государствѣ Эрзингянъ, какъ пунктъ постояннаго расположенія значительной массы войска, пользовался-бы значительнымъ торговымъ благосостояніемъ; дома нанимались бы для офицеровъ и вмѣстѣ съ магазинами, гостинницами, кофейнями, увеселительными заведеніями, выростали-бы какъ изъ земли;

всякій товаръ находилъ-бы себѣ сбытъ и пути къ морю имѣли-бы значеніе существовали-бы промыслы. Здѣсь же ничего подобнаго нѣтъ и быть не можетъ, вслѣдствіе самыхъ простыхъ причинъ....

Солдаты не имѣютъ ни копейки за душой и офицеры врядъ, ли располагаютъ бо́льшимъ. Если обыкновенный солдатъ можетъ сколотить достаточную деньгу, чтобы купить табаку, выбриться, заплатить за баню и, въ видѣ особаго наслажденья, раздобыть луку или чесноку, то онъ вполнѣ счастливъ и охотно отдастъ за это свой послѣдній грошъ. Если же денегъ у него нѣтъ, то онъ старается пріобрѣсти упомянутую роскошь даромъ; онъ забираетъ табакъ изъ лавки даромъ, какъ будто въ долгъ, никогда не разсчитывая заплатить; первый попавшійся цирульникъ долженъ выбрить его тоже въ долгъ, а если онъ этого не исполнитъ, то его обвиняютъ въ порѣзаніи и выгоняютъ съ тумаками. Сады и лавки зеленщиковъ переполнены солдатами, пытающимися схватить головка лука или чеснока, опять-таки безплатно или въ долгъ, и ругающими и поносящими хозяина, въ случаѣ отказа со стороны послѣдняго. Словомъ, никто не рѣшается ни на какое дѣло или предпріятіе; дома не строятся изъ опасенія, что́ они будутъ безвозмездно заняты офицерами; товаровъ не привозятъ изъ опасенія, что они будутъ расхищены или разобраны въ долгъ. Солдаты и офицеры отлично знаютъ, что все пріобрѣтенное ими въ долгъ останется на вѣки неуплоченнымъ; придетъ время, когда полкамъ придется выступить въ путь, и тогда некогда будетъ думать о денежныхъ расплатахъ. Вотъ почему, въ такихъ городахъ, гдѣ сосредоточено большое количество турецкихъ войскъ и гдѣ военный элементъ является преобладающимъ, никто не думаетъ о сколько-нибудь правильной торговлѣ, а потому и гарнизонные города въ Турціи—самые бѣдные.

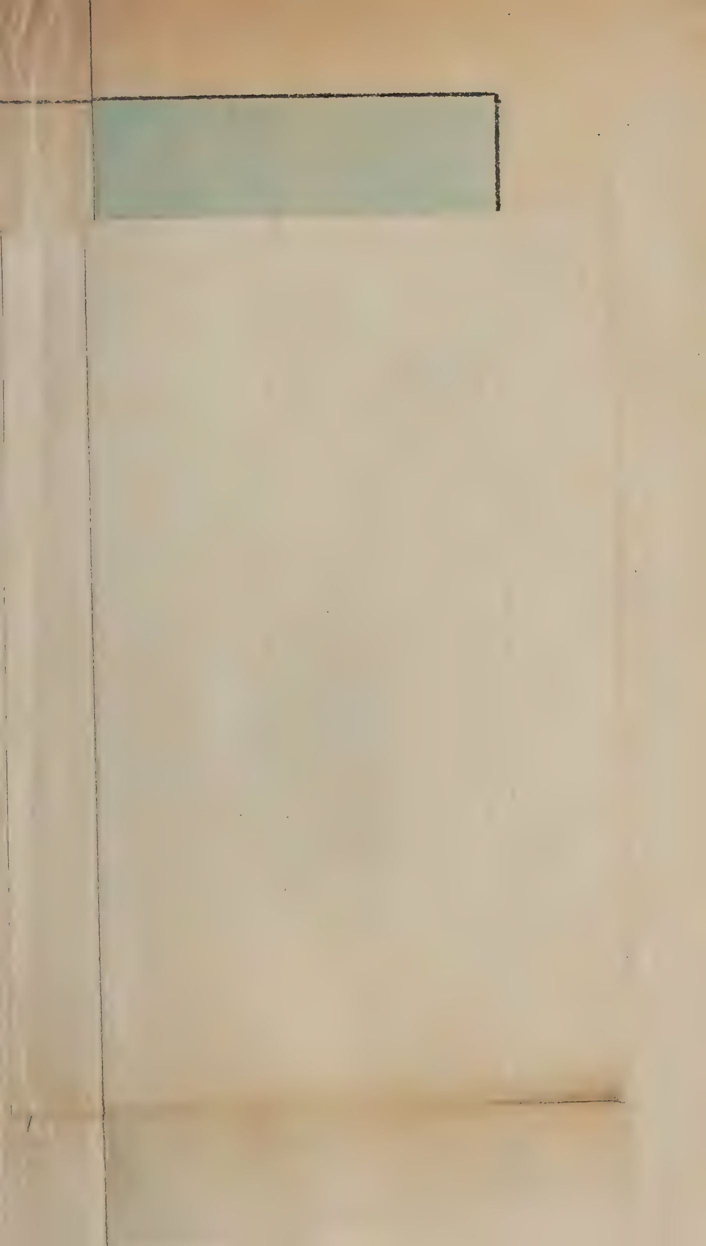
Въ продолженіе нашего пути намъ случилось пройти не одинъ городъ, служащій стоянкою турецкихъ войскъ, но нигдѣ мы не замѣтили какихъ-либо военныхъ упражненій; люди покоятся по угламъ, грѣясь на солнцѣ, или гуляютъ по улицамъ, по два, по три человѣка, держась непремѣнно за руку;

нигдѣ не видно ни ученія, ни игръ, ни военныхъ прогулокъ; они не живутъ, но прозябаютъ, и единственныя, присущія имъ, служебныя обязанности заключаются въ посылкахъ на кухню за харчами или къ фонтану за водой. Жизнь офицеровъ не отличается большимъ разнообразіемъ; подобно солдатамъ они прозябаютъ, сидя цѣлый день въ кофейняхъ, поджавши ноги на диванахъ; единственное ихъ занятіе заключается въ перебираніи четокъ, которыя они всегда держатъ въ рукахъ; ни одинъ изъ тысячи во всю жизнь не откроетъ книги, ни одинъ на пятьсотъ человѣкъ не прочтетъ когда-либо газеты и все, что они знаютъ, почерпнуто ими изъ бесѣдъ съ людьми столь же невѣжественными, какъ и они сами. То же явленіе, замѣченное нами въ арміи, можно прослѣдить и въ отношеніи гражданскихъ чиновниковъ, причемъ, чѣмъ выше ихъ служебное и общественное положеніе, тѣмъ ниже уровень нравственности и умственнаго развитія. Простые солдаты дерзки, грязны, дики, но имѣютъ и свои достоинства: они послушны, безропотны, терпѣливы и храбры. Среди унтеръ-офицеровъ встрѣчаются хорошіе, офицеры до чина юзбаши, капитана, бываютъ неподкупны, но выше сего, въ возрастающей іерархіи, вы встрѣчаете самые презрѣнные типы. Необразованные, какъ солдаты, они безчестны и трусливы, лѣнивы и изнѣжены; нѣкоторые—отъявленные пьяницы, а другіе опійоманы въ послѣдней степени. Самые подлые поступки и преступленія, о которыхъ не имѣютъ понятія въ цивилизованныхъ странахъ, здѣсь совершаются чуть не ежедневно и служатъ темою для безконечныхъ разговоровъ въ кофейняхъ.

Какъ солдатское, такъ и офицерское скудное жалованье часто задерживается на долгое время; однако офицеры имѣютъ то матеріальное преимущество надъ нижними чинами, что могутъ безнаказанно обирать жителей и пользоваться, какъ своею собственностью, казенными матеріалами, проходящими черезъ ихъ руки.

Подчиненные имъ нижніе чины презираютъ и ненавидятъ офицеровъ, и общее военное убожество этихъ офицеровъ, проявившееся въ послѣднюю войну, еще болѣе усилило эти чувства въ солдатахъ. Мы бесѣдовали съ солдатами въ разныхъ мѣстностяхъ, повсюду солдаты ругали своихъ начальниковъ, бранными

словами и обыкновенно заключали свои откровенныя изліянія заявленіемъ, что они никогда не согласятся идти въ бой, съ такими недостойными начальниками, и дѣйствительно, судя по ихъ разсказамъ, турецкіе офицеры, начиная съ ротныхъ командировъ, никогда не идутъ впереди своихъ частей во время сраженія, а всегда остаются сзади; приказываютъ нижнимъ чинамъ бросаться впередъ, но примѣра тому не даютъ; впереди своихъ частей они оказываются лишь при отступленіи и совершаютъ этотъ подвигъ съ удивительною смѣлостью и быстротою.



КАСПІЙСКОЕ
МОРЕ
АРДЕБИЛЬ
РЕШТЪ
ЗЕНДЖАНЪ
КАЗВИНЪ
Г. Савеланъ
15790
Гора Дульфекъ
7650'
Масштабъ 25 ве въ дюймѣ
25
50

Софія.
Черное море
Константинополь
Скутари
Синопъ
Самсунъ
Поти
Батумъ
Трапезондъ
Ангора
Амасія
Сивасъ
Смирна
Магнезія
Айдинъ
Конія
Кесарія
Карсъ
Тифлисъ
Эрзерумъ
Эривань
Баязетъ
Каспійское море
Баку
Тавризъ
Міан
Астрабадъ
Средиземное море
Адана
Мерсина
Діарбекиръ
Александретта
Антакія
Алеппо
Хама
Хомсъ
Бейрутъ
Дамаскъ
Акка
Александрія
Яффа
Іерусалимъ
Моссулъ
Тегеранъ
Хамаданъ
Керманшахъ
Багдадъ
Кашанъ
Испагань
Іездъ
Гератъ
Кандахаръ
Систанъ
Басра
Керманъ
Бендеръ-Буширъ
Бендеръ-Абасъ
Масштабъ 1 : 8.400.000 (въ 1 д. 200 в.)
Условные знаки
Существующ. ж. д.
Строющіяся
Проектированныя
Граница.
Карта
главнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ линій существующихъ и проектированныхъ въ Азіятской Турціи.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 033708493